



Camera dei deputati

XVIII LEGISLATURA



Verifica delle quantificazioni

A.C. 3278-A

Disposizioni urgenti in materia di infrastrutture, dei
trasporti e della circolazione stradale

(Conversione in legge del DL 121/2021)

N. 387 – 27 ottobre 2021



Camera dei deputati

XVIII LEGISLATURA

Verifica delle quantificazioni

A.C. 3278-A

Disposizioni urgenti in materia di infrastrutture, dei
trasporti e della circolazione stradale

(Conversione in legge del DL 121/2021)

N. 387 – 27 ottobre 2021

La verifica delle relazioni tecniche che corredano i provvedimenti all'esame della Camera e degli effetti finanziari dei provvedimenti privi di relazione tecnica è curata dal Servizio Bilancio dello Stato.

La verifica delle disposizioni di copertura è curata dalla Segreteria della V Commissione (Bilancio, tesoro e programmazione).

L'analisi è svolta a fini istruttori, a supporto delle valutazioni proprie degli organi parlamentari, ed ha lo scopo di segnalare ai deputati, ove ne ricorrano i presupposti, la necessità di acquisire chiarimenti ovvero ulteriori dati e informazioni in merito a specifici aspetti dei testi.

SERVIZIO BILANCIO DELLO STATO – Servizio Responsabile

☎ 066760-2174 / 066760-9455 – ✉ bs_segreteria@camera.it

SERVIZIO COMMISSIONI – Segreteria della V Commissione

☎ 066760-3545 / 066760-3685 – ✉ com_bilancio@camera.it

INDICE

PREMESSA	- 7 -
VERIFICA DELLE QUANTIFICAZIONI	- 8 -
ARTICOLO 1, COMMA 1, LETTERA A-TER)	- 8 -
DIVIETO DI GETTARE OGGETTI DAI VEICOLI	- 8 -
ARTICOLO 1, COMMA 1, LETTERA A-QUINQUIES)	- 8 -
ATTRAVERSAMENTO A LIVELLI SFALSATI TRA DUE STRADE APPARTENENTI A ENTI DIVERSI	- 8 -
ARTICOLO 1, COMMA 1, LETT. A-NOVIES)	- 9 -
MOTOVEICOLI E AUTOVEICOLI D'EPOCA E DI INTERESSE STORICO E COLLEZIONISTICO	- 9 -
ARTICOLO 1, COMMA 1, LETTERA C-QUATER)	- 9 -
VEICOLI A MOTORE IMPEGNATI IN COMPETIZIONI MOTORISTICHE FUORISTRADA	- 9 -
ARTICOLO 1, COMMA 1, LETTERA C-SEXIES)	- 10 -
IMMATRICOLAZIONE DI MACCHINE AGRICOLE	- 10 -
ARTICOLO 1, COMMA 1, LETTERE D-TER), D-QUATER) E G-QUATER)	- 11 -
ESAME DI IDONEITÀ, ESAME DI GUIDA E RICORSO AL PREFETTO	- 11 -
ARTICOLO 1, COMMA 1, LETTERA F), NR. 01) E COMMA 1-TER)	- 12 -
PARCHEGGI PER PERSONE CON DISABILITÀ	- 12 -
ARTICOLO 1, COMMI 5-BIS – 5-QUINQUIES	- 12 -
CONTRIBUTO PER RIMBORSO SPESE PER LA PATENTE PER AUTOTRASPORTO DI MERCI	- 12 -
ARTICOLO 1, COMMA 5-SEXIES	- 15 -
SERVIZI AUTOMOBILISTICI INTERREGIONALI DI COMPETENZA STATALE	- 15 -
ARTICOLO 1, COMMA 6-BIS	- 16 -
DESTINAZIONE DEL FONDO PER LO SVILUPPO DELLE RETI CICLABILI URBANE	- 16 -
ARTICOLO 1, COMMA 6-TER)	- 17 -
BUONO VIAGGIO	- 17 -
ARTICOLO 1, COMMA 6-QUATER)	- 18 -
FONDO PER IL SOSTEGNO DELLE ATTIVITÀ DI TRASFORMAZIONE DIGITALE DEI SERVIZI DI MOTORIZZAZIONE	- 18 -
ARTICOLO 1, COMMI 6-SEXIES - 6-NOVIES	- 18 -

INFRASTRUTTURE COMPLEMENTARI ATTE A CONSENTIRE IL PASSAGGIO IN SICUREZZA DI FAUNA SELVATICA.....	- 18 -
ARTICOLO 1-BIS.....	- 19 -
SEMPLIFICAZIONI NELLE AGEVOLAZIONI SUI VEICOLI PER LE PERSONE CON DISABILITÀ.....	- 19 -
ARTICOLO 2, COMMA 1	- 20 -
DISPOSIZIONI IN MATERIA DI INFRASTRUTTURE AUTOSTRADALI.....	- 20 -
ARTICOLO 2, COMMI 1-BIS-1-TER.....	- 21 -
CONCESSIONE DELL'AUTOBRENNERO A 22	- 21 -
ARTICOLO 2, COMMA 2-BIS	- 25 -
SOSPENSIONE DELL'INCREMENTO DELLE TARIFFE DI PEDAGGIO DELLE AUTOSTRADE A24 E A25	- 25 -
ARTICOLO 2, COMMA 2-QUATER	- 26 -
INTERVENTO VIARIO TARQUINIA-SAN PIETRO IN PALAZZI.....	- 26 -
ARTICOLO 2, COMMA 2-QUINQUIES	- 27 -
MESSA IN SICUREZZA DELLA STRADA STATALE 1 VIA AURELIA.....	- 27 -
ARTICOLO 2, COMMI DA 2-SEXIES A 2-SEXIESDECIES	- 28 -
SOCIETÀ PER LA GESTIONE <i>IN HOUSE</i> DELLE AUTOSTRADE STATALI IN REGIME DI CONCESSIONE.....	- 28 -
ARTICOLO 2, COMMA 2-TERDECIES.....	- 35 -
LIQUIDAZIONE DI SOCIETÀ.....	- 35 -
ARTICOLO 2, COMMA 2-SEPTIESDECIES	- 36 -
MANUTENZIONE STRADE COMUNALI DI ROMA	- 36 -
ARTICOLO 2, COMMI 4-BIS E 4-TER	- 36 -
PIANO NAZIONALE DI INTERVENTI NEL SETTORE IDRICO	- 36 -
ARTICOLO 2, COMMA 4-QUATER	- 38 -
DISCIPLINA DELLE DIGHE.....	- 38 -
ARTICOLO 2-BIS.....	- 39 -
INDIVIDUAZIONE DI NUOVI SITI PER I CASELLI AUTOSTRADALI AL SERVIZIO DELLE STAZIONI PER L'ALTA VELOCITÀ.....	- 39 -
ARTICOLO 3, COMMA 9-BIS	- 39 -
AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI	- 39 -
ARTICOLO 3, COMMA 9-TER.....	- 40 -

TRATTA FERROVIARIA TORINO-LIONE	- 40 -
ARTICOLO 4, COMMI DA 1-BIS A 1-QUINQUIES	- 41 -
AUTORITÀ NAZIONALE NELL'AMBITO DEL SISTEMA DI INTERFACCIA UNICA MARITTIMA EUROPEA	- 41 -
ARTICOLO 4, COMMA 1-SEXIES	- 42 -
FONDO PER LA RIMOZIONE DELLE NAVI E DEI RELITTI	- 42 -
ARTICOLO 4, COMMI DA 1-SEPTIES A 1-NOVIES	- 44 -
PROGRAMMAZIONE E REALIZZAZIONE DELLE OPERE PORTUALI	- 44 -
ARTICOLO 4, COMMA 2, LETTERA B) E B-BIS).....	- 45 -
AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE.....	- 45 -
ARTICOLO 4, COMMI 3-BIS E 3-QUINQUIES	- 46 -
VEICOLI ADIBITI A SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	- 46 -
ARTICOLO 4, COMMA 4-BIS.....	- 47 -
BENEFICI CONTRIBUTIVI PER LE IMPRESE ARMATORIALI	- 47 -
ARTICOLO 4, COMMI 4-TER E 4-QUATER	- 49 -
GESTIONE GOVERNATIVA LAGHI MAGGIORE, DI GARDA E DI COMO.....	- 49 -
ARTICOLO 4, COMMA 5, LETTERA A).....	- 51 -
DISPOSIZIONI IN MATERIA DI LAVORO PORTUALE E DI TRASPORTI MARITTIMI.....	- 51 -
ARTICOLO 4, COMMI DA 5-BIS A 5-QUATER	- 52 -
DISPOSIZIONI IN MATERIA DI LAVORO PORTUALE E DI TRASPORTI MARITTIMI.....	- 52 -
ARTICOLO 4, COMMI 6-BIS E 6-TER	- 53 -
RIFINANZIAMENTO FONDO PER LE VITTIME DELL'AMIANTO	- 53 -
ARTICOLO 4, COMMA 6-QUATER	- 55 -
RIUTILIZZO DI MATERIALI DERIVANTI DALL'ESCAVO DI FONDALI DI AREE PORTUALI E MARINO-COSTIERE	- 55 -
ARTICOLO 6, COMMI 9-BIS E 9-TER	- 55 -
DISPOSIZIONI IN MATERIA DI ENTE NAZIONALE DELL'AVIAZIONE CIVILE (ENAC)	- 55 -
ARTICOLO 7-BIS	- 56 -
ISTITUZIONE DELLA GIORNATA NAZIONALE "PER NON DIMENTICARE"	- 56 -
ARTICOLO 8, COMMA 2.....	- 58 -

INCENTIVI ACQUISTO DI VEICOLI MENO INQUINANTI E DI CATEGORIA ML, ML SPECIALI, NL E L.....	- 58 -
ARTICOLO 8, COMMA 3-BIS	- 58 -
CONTRIBUTO ACQUISTO DI UN VEICOLO ELETTRICO	- 58 -
ARTICOLO 10, COMMA 7-BIS	- 59 -
SEMPLIFICAZIONE DELLE PROCEDURE PER LA MESSA IN OPERA DI INFRASTRUTTURE LINEARI ENERGETICHE	- 59 -
ARTICOLO 10, COMMI 7-QUINQUIES -7-SEPTIES.....	- 62 -
POSSIBILITÀ DI AVVALERSI DELL'ISTITUTO NAZIONALE DI PROMOZIONE.....	- 62 -
ARTICOLO 12.....	- 64 -
DISPOSIZIONI URGENTI IN MATERIA DI PROGETTAZIONE TERRITORIALE E INVESTIMENTI.....	- 64 -
ARTICOLO 12, COMMA 1-BIS	- 67 -
PROCEDURE DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE PER LE OPERE DI CUI ALL'ALLEGATO IV DEL DL. N. 77/2021	- 67 -
ARTICOLO 13, COMMA 1	- 68 -
MISURE IN FAVORE DEI GIOVANI IMPRENDITORI DEI TERRITORI INSULARI DEL CENTRO-NORD	- 68 -
ARTICOLO 13, COMMA 1-BIS	- 69 -
MODIFICHE ALLA MISURA "RESTO AL SUD"	- 69 -
ARTICOLO 13, COMMA 2	- 70 -
MODIFICA DELLA PROCEDURA DI ATTRIBUZIONE DI CONTRIBUTI PER GLI INVESTIMENTI AI COMUNI	- 70 -
ARTICOLO 13, COMMA 2-BIS	- 71 -
CONTRIBUTI PER INVESTIMENTI DI MESSA IN SICUREZZA EDIFICI E TERRITORIO PER I COMUNI	- 71 -
ARTICOLO 13, COMMA 2-TER	- 72 -
DIFFERIMENTO DEL PAGAMENTO DI SANZIONE.....	- 72 -
ARTICOLO 13-TER	- 73 -
DISPOSIZIONI IN MATERIA DI PROTEZIONE CIVILE NELLE ISOLE MINORI.....	- 73 -
ARTICOLO 16, COMMA 2-BIS	- 74 -
ZONA LOGISTICA SEMPLIFICATA - PORTO E RETROPORTO DI GENOVA	- 74 -
ARTICOLO 16, COMMI DA 3-BIS A 3-QUINQUIES.....	- 75 -
OLIMPIADI DI CORTINA	- 75 -
ARTICOLO 16, COMMA 3-SEXIES	- 78 -

DISPOSIZIONI PER IL TERRITORIO DI SAVONA E GESTIONE COMMISSARIALE DELL'IMPIANTO FUNIVIARIO DI SAVONA IN CONCESSIONE ALLA SOCIETÀ FUNIVIE S.P.A.....	- 78 -
ARTICOLO 16, COMMI 3- <i>SEPTIES</i> E 3- <i>OCTIES</i>	- 81 -
SOCIETÀ INFRASTRUTTURE MILANO CORTINA 2020-2026 S.P.A E SEMPLIFICAZIONI PROCEDURALI IN MATERIA DI OPERE PUBBLICHE	- 81 -
ARTICOLO 16- <i>BIS</i>	- 82 -
COMPLETAMENTO STRADA STATALE 291 DELLA NURRA IN SARDEGNA.....	- 82 -

Informazioni sul provvedimento

A.C.	3278-A
Titolo:	Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali
Iniziativa:	governativa
Iter al Senato	no
Relazione tecnica (RT):	presente
Relatori per le Commissioni di merito:	Paita, per la IX Commissione Rotta, per l'VIII Commissione
Gruppi:	IV PD
Commissioni competenti:	VIII (Ambiente) e IX (Trasporti)

PREMESSA

Il disegno di legge in esame dispone la conversione, con modificazioni, del decreto-legge n. 121 del 2021, recante disposizioni urgenti in materia di infrastrutture, trasporti e circolazione stradale.

Sono oggetto della presente nota le modifiche e le integrazioni apportate al testo del decreto legge nel corso dell'esame in sede referente dalle Commissioni riunite VIII (Ambiente) e IX (Trasporti).

Il testo iniziale del provvedimento, corredato di relazione tecnica e di prospetto riepilogativo degli effetti finanziari, è stato già esaminato dalla Commissione Bilancio, che ha espresso parere favorevole con condizioni nella seduta del 20 ottobre 2021: le condizioni sono state integralmente recepite.

In merito al testo originario del provvedimento si rinvia alla Nota del Servizio Bilancio n. 379 del 5 ottobre 2021.

Sul testo modificato non è stata presentata una relazione tecnica. Gli emendamenti approvati dalle Commissioni non sono corredati di relazione tecnica.

Si esaminano di seguito le sole modifiche introdotte dalle Commissioni che presentano profili di carattere finanziario.

VERIFICA DELLE QUANTIFICAZIONI

ARTICOLO 1, comma 1, lettera a-ter)

Divieto di gettare oggetti dai veicoli

Le norme – introdotte in sede referente – modificano l'articolo 15 del Codice della strada (D. Lgs. 285/1992), incrementando da un minimo di euro 216 a un massimo di euro 866 la sanzione amministrativa pecuniaria per chi insozza la strada o le sue pertinenze gettando rifiuti o oggetti dai veicoli in sosta o in movimento (a legislazione vigente da euro 108 ad euro 433).

Viene altresì incrementata da un minimo di euro 52 a un massimo di euro 104 la sanzione per chi viola il divieto gettare dai veicoli in movimento qualsiasi cosa (a legislazione vigente da euro 26 ad euro 102).

In merito ai profili di quantificazione, non vi sono osservazioni da formulare atteso che le disposizioni in esame sono suscettibili di determinare un incremento dei proventi da sanzioni, comunque non scontati a legislazione vigente.

ARTICOLO 1, comma 1, lettera a-quinquies)

Attraversamento a livelli sfalsati tra due strade appartenenti a enti diversi

Le norme – introdotte in sede referente – modificano l'articolo 25 del D. Lgs. 285/1992 (Codice della strada), prevedendo che in caso di attraversamento a livelli sfalsati tra due strade appartenenti a enti diversi, anche le barriere di sicurezza nei sovrappassi siano di titolarità, ai fini della loro realizzazione e manutenzione anche straordinaria, dell'ente che rilascia la concessione qualora la strada interferita sia di tipo superiore a quello della strada interferente.

Gli enti titolari delle strutture delle opere d'arte dei sottopassi e sovrappassi, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, e i gestori delle strade interessate dall'attraversamento a livello sfalsato provvedono a disciplinare mediante appositi atti convenzionali le modalità e gli oneri di realizzazione e manutenzione delle predette strutture. Al fine di ridurre i tempi di sottoscrizione dei suddetti atti convenzionali, è approvato, in relazione agli attraversamenti tra le strade di tipo A o di tipo B statali e le strade di classificazione inferiore,

l'elenco delle strutture delle opere d'arte dei sottopassi e sovrappassi, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, con l'indicazione dei relativi enti titolari.

In merito ai profili di quantificazione, si osserva che le disposizioni in esame chiariscono che anche le barriere di sicurezza nei sovrappassi sono di titolarità, ai fini della loro realizzazione e manutenzione anche straordinaria, dell'ente che rilascia la concessione qualora la strada interferita sia di tipo superiore. Al riguardo, appare necessario acquisire dati ed elementi di valutazione volti a confermare che gli enti pubblici proprietari, come individuati dalla disposizione in esame, siano in grado di svolgere gli adempimenti connessi alla realizzazione e manutenzione delle predette strutture nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

ARTICOLO 1, comma 1, lett. *a-novies*)

Motoveicoli e autoveicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico

Le norme, intervenendo sull'articolo 60 del d.lgs. n. 285/1992, includono le macchine agricole tra i veicoli con caratteristiche atipiche (lettera *a-bis*), numero 1), dei veicoli d'epoca (lettera *a-bis*), numero 2) e dei veicoli d'interesse storico o artistico (inserimento del comma *4-bis* al citato articolo 60).

In merito ai profili di quantificazione, si rileva che la norma comporta un ampliamento delle categorie di veicoli d'epoca e d'interesse storico e collezionistico che beneficiano di agevolazioni fiscali (bollo auto). Sul punto, pertanto, appare necessario acquisire una valutazione circa i conseguenti effetti di minor gettito tributario.

ARTICOLO 1, comma 1, lettera *c-quater*)

Veicoli a motore impegnati in competizioni motoristiche fuoristrada

Le norme – introdotte in sede referente – modificano l'articolo 100, comma 10, del Codice della strada riguardante il divieto di apporre affissioni sugli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi.

La novella consente ai veicoli a motore impegnati in competizioni motoristiche fuoristrada che prevedono trasferimenti su strada, limitatamente ai giorni e ai percorsi di gara, di

esporre una targa sostitutiva costituita da un pannello auto-costruito che riproduce il numero di immatricolazione del veicolo.

Si ricorda che l'articolo 101, comma 1, del Codice della strada prevede che la produzione e la distribuzione delle targhe dei veicoli a motore o da essi rimorchiati siano riservate allo Stato. Il Ministro delle infrastrutture stabilisce il prezzo di vendita delle targhe comprensivo del costo di produzione e di una quota di maggiorazione da destinare esclusivamente alle attività di cui all'art. 208, comma 2 del medesimo Codice della strada (finalità di spesa riferite principalmente alla sicurezza stradale).

In merito ai profili di quantificazione, si rileva che la norma consente, in limitate circostanze, l'impiego di una targa autoprodotta in luogo di una targa ordinaria. Ai sensi dell'articolo 101 del Codice della strada la targa ordinaria, la cui produzione è riservata allo Stato, è venduta ad un prezzo che include, oltre ai costi, una quota di maggiorazione i cui proventi sono integralmente destinati a finalità di spesa. Non si hanno dunque osservazioni da formulare nel presupposto che i proventi che verrebbero meno per effetto della norma in esame non risultino comunque necessari a finanziare spese già programmate a valere sulle medesime entrate.

ARTICOLO 1, comma 1, lettera c-sexies)

Immatricolazione di macchine agricole

Le modifiche – introdotte in sede referente – novellano alcuni articoli del Codice della strada.

In particolare, viene modificato l'articolo 110 prevedendo che il Dipartimento per i trasporti terrestri provveda alla immatricolazione di specifiche macchine anche a nome di commercianti di macchine agricole e, limitatamente a talune macchine agricole¹, a nome di colui che si dichiara proprietario.

In merito ai profili di quantificazione, alla luce dell'ampliamento dei compiti attribuiti al Dipartimento per i trasporti terrestri, appare necessario acquisire elementi di valutazione e di

¹ Ossia alle macchine agricole indicate nell'articolo 57, comma 2, lettera a), numero 1) e numero 2), aventi massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile non superiore a 6 t, e ai rimorchi agricoli di cui all'articolo 57 lettera b), numero 2), aventi massa complessiva non superiore a 6 t

conferma riguardo alla possibilità che agli stessi si possa far fronte nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

**ARTICOLO 1, comma 1, lettere d-ter), d-quater) e g-quater)
Esame di idoneità, esame di guida e ricorso al prefetto**

Le norme – introdotte in sede referente – modificano alcuni articoli del Codice della strada. In particolare:

- viene modificato l'articolo 121, comma 11, stabilendo che la prova pratica di guida possa essere sostenuta per non più di due volte (anziché una soltanto) entro il termine di validità dell'autorizzazione per l'esercitazione di guida;
- viene soppresso l'articolo 122, comma 5, in base al quale le esercitazioni su veicoli nei quali non possa prendere posto, oltre al conducente, altra persona in funzione di istruttore sono consentite in luoghi poco frequentati. A tale prescrizione, ai sensi del comma 8, conseguentemente riformulato, era connessa la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 ad euro 344, che viene soppressa. Inoltre, viene estesa la validità dell'autorizzazione per esercitarsi alla guida da sei a 12 mesi;
- viene modificato l'articolo 203, in materia di ricorso al prefetto, consentendo di proporre detto ricorso mediante via telematica, a mezzo di posta elettronica certificata o altro servizio elettronico di recapito certificato qualificato.

In merito ai profili di quantificazione, con riferimento alle modifiche all'articolo 122 andrebbe confermato che il gettito da sanzioni pecuniarie non sia scontato nei tendenziali e, dunque, che dalla sua soppressione non derivi una riduzione di entrate rispetto a quanto già previsto a legislazione vigente.

In proposito si rammenta che di recente², il Governo, facendo riferimento a una fattispecie di riduzione di sanzioni ed interessi, ha affermato presso la V Commissione che: "per prassi contabile, le somme dovute a titolo di interessi e sanzioni non vengono incorporate nei tendenziali di finanza pubblica."

Con riferimento alla modifica dell'articolo 203, andrebbero acquisiti elementi volti a confermare che gli uffici di prefettura possano trattare i ricorsi pervenuti in via telematica ad invarianza di risorse.

² Seduta della V Commissione del 19 ottobre 2021, esame in sede consultiva del DL 118/2021 (C 3314).

Non si hanno osservazioni circa le restanti disposizioni.

ARTICOLO 1, comma 1, lettera f), nr. 01) e comma 1-ter

Parcheggi per persone con disabilità

Le modifiche – introdotte in sede referente – novellano l'articolo 188 del Codice della strada, stabilendo che ai veicoli al servizio di persone con disabilità, titolari del contrassegno, è consentito di sostare gratuitamente nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento, qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli a loro riservati (comma 1, lettera f), nr.01).

È stabilito che la norma sopra descritta si applichi a decorrere dal 1° gennaio 2022: nel caso in cui dalla sua attuazione derivino minori entrate per il bilancio degli enti locali, attestate dall'organo competente, gli enti stessi provvedono a rivedere le tariffe per la sosta o il parcheggio nelle aree a pagamento (comma 1-ter).

In merito ai profili di quantificazione, si rileva che la norma che consente ai veicoli al servizio di persone con disabilità, titolari del contrassegno, di sostare gratuitamente nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento qualora siano occupate le aree loro riservate è potenzialmente idonea a determinare riduzioni di entrate per gli enti locali interessati. È previsto che, in tale eventualità, gli enti potranno compensare le minori entrate rimodulando le tariffe delle aree a pagamento. Premesso che le disposizioni sono suscettibili di determinare un onere potenziale per gli enti interessati, appare necessario che il Governo chiarisca se il meccanismo di copertura delineato consenta un allineamento fra gli oneri e le risorse sia sotto il profilo quantitativo che sotto il profilo temporale.

ARTICOLO 1, commi 5-bis – 5-quinquies

Contributo per rimborso spese per la patente per autotrasporto di merci

Le modifiche – introdotte in sede referente – riconoscono, fino al 30 giugno 2022, un contributo, a titolo di rimborso delle spese sostenute e documentate per il conseguimento della patente di veicoli destinati all'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi³, ai giovani fino al trentacinquesimo anno d'età e ai soggetti che percepiscono il reddito di cittadinanza ovvero ammortizzatori sociali, a qualsiasi titolo e comunque denominati.

³ Di cui al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286 e delle abilitazioni professionali per la guida.

Il beneficio consiste nell'erogazione di un contributo di importo pari a 1.000 euro e comunque non superiore al 50 per cento dell'importo di dette spese, nei limiti delle risorse stabilite dalla norma in esame.

Ai fini del riconoscimento del contributo di cui al primo periodo, i richiedenti devono dimostrare di avere stipulato, entro tre mesi dal conseguimento della patente o dell'abilitazione professionale, un contratto di lavoro in qualità di conducente con un operatore economico del settore dell'autotrasporto di merci per conto di terzi, per un periodo di almeno sei mesi.

Per tale finalità è autorizzata la spesa di 1 milione di euro per l'anno 2022.

Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato entro sessanta giorni, sono indicati i termini e le modalità di presentazione delle domande per il riconoscimento del contributo, nonché le modalità di erogazione dello stesso.

Agli oneri derivanti dall'attuazione della norma in esame, pari a 1 milione di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge n. 196/2009, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

La disposizione in commento, infine, consente, in deroga alla normativa vigente - che prevede che gli autocarri siano destinati al trasporto di cose e delle persone addette all'uso o al trasporto delle cose stesse (ex art. 54, co. 1, lett. d), del Codice della Strada) -, che a bordo degli autocarri sia presente, oltre alle persone addette all'uso, anche un soggetto neoassunto, in possesso dei titoli professionali previsti per l'esercizio della professione, per un periodo di addestramento di durata massima di tre mesi.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva che lo stanziamento è configurato come limite di spesa ed i benefici indicati dalla norma in esame appaiono comprimibili e rimodulabili onde garantire l'osservanza del limite stesso. La norma reca inoltre un rinvio ad un decreto ministeriale per le modalità applicative. Non si formulano quindi osservazioni nel presupposto che il decreto medesimo sia idoneo a disporre modalità applicative tali da ricondurre le prestazioni entro il limite dello stanziamento.

In merito ai profili di copertura, si rileva che il comma 5-*quater* dell'articolo 1 prevede agli oneri derivanti dalla specifica autorizzazione di spesa - introdotta dalle Commissioni riunite VIII e IX nel corso dell'esame in sede referente - volta ad assicurare il rimborso delle spese sostenute fino al 30 giugno 2022 per il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali per la guida di veicoli destinati all'attività di autotrasporto di merci per conto di

terzi, di cui al comma 5-*bis*, pari a 1 milione di euro per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione del Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge n. 196 del 2009, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

In proposito, si rammenta che il citato articolo 34-*ter*, comma 5, prevede che, con legge di bilancio, le somme corrispondenti all'ammontare dei residui passivi perenti eliminati, all'esito del riaccertamento annuale della sussistenza delle partite debitorie iscritte nel conto del patrimonio dello Stato, possano essere reiscritte, in tutto o in parte, in bilancio su base pluriennale su appositi fondi da istituire con la medesima legge negli stati di previsione delle amministrazioni interessate.

Per quanto riguarda nello specifico il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, le risorse finanziarie di parte corrente rivenienti dal predetto riaccertamento dei residui passivi perenti risultano iscritte sul capitolo 1414 dello stato di previsione del medesimo Ministero che - come si ricava dal decreto di ripartizione in capitoli del vigente bilancio dello Stato per il triennio 2021-2023 - presenta per l'anno 2022 uno stanziamento pari ad euro 32.370.000.

Ciò posto, appare necessario che il Governo assicuri che il Fondo in esame rechi la disponibilità delle occorrenti risorse finanziarie e che il loro utilizzo non sia comunque suscettibile di compromettere la realizzazione di programmi di spesa eventualmente già avviati dall'amministrazione interessata a valere sulle risorse medesime, anche in considerazione dell'ulteriore riduzione del Fondo stesso disposta dall'articolo 16, comma 1, lettera *b*), del presente provvedimento⁴.

Inoltre, al fine di assicurare coerenza tra la parte dispositiva del testo di cui al comma 5-*bis* e la copertura finanziaria dei relativi oneri, di cui al comma 5-*quater*, limitata al solo anno 2022,

⁴ Sulla copertura finanziaria recata dall'articolo 16, comma 1, lettera *b*), del testo originario del decreto-legge in esame, si rammenta che nella seduta dello scorso 20 ottobre della V Commissione bilancio della Camera dei deputati il Governo aveva confermato come il Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge n. 196 del 2009, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, recasse le occorrenti risorse disponibili - a fronte di un onere di 1,5 milioni di euro per l'anno 2022 - e che l'utilizzo delle stesse non fosse suscettibile di compromettere la realizzazione di programmi di spesa già avviati dall'amministrazione interessata.

appare necessario precisare che il rimborso delle spese è riconosciuto per il periodo che va dal 1° gennaio al 30 giugno 2022.

ARTICOLO 1, comma 5-sexies

Servizi automobilistici interregionali di competenza statale.

Le norme, introdotte in sede referente, modificano il D. Lgs. 285/2005 in materia di servizi automobilistici interregionali di competenza statale.

In particolare, viene modificata la definizione dei suddetti servizi, specificando che gli stessi devono svolgersi in modo continuativo o periodico su un percorso di lunghezza pari o superiore a 250 km che colleghi almeno due regioni (a legislazione vigente deve collegare più di due regioni). Viene introdotta per i passeggeri la possibilità di concludere il viaggio all'interno della stessa regione di partenza e, per le tratte all'interno della medesima regione e oggetto di contratto di servizio, la possibilità di servire relazioni di traffico limitate ai capoluoghi di provincia, nonché i servizi integrativi.

Il nullaosta ministeriale che, a legislazione vigente, concerne la sicurezza, sul percorso e sulle aree di fermata del servizio di linea viene incorporato dalla norma in esame nella autorizzazione ministeriale.

Fra le condizioni che le imprese di trasporto debbono rispettare per ottenere l'autorizzazione ministeriale ad esercitare servizi automobilistici interregionali di competenza statale viene soppressa quella che impone al richiedente la predisposizione di un servizio di linea che non riguardi unicamente i servizi più redditizi fra quelli esistenti.

Si prevede altresì che a bordo del veicolo sia tenuta copia dell'autorizzazione ministeriale in formato digitale.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva che le disposizioni in esame modificano l'oggetto per la concessione dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale mediante autobus, introducendo – rispetto a quanto previsto a legislazione vigente – anche la possibilità di servire soltanto due regioni e la possibilità, a certe condizioni, di effettuare fermate all'interno di una sola regione. In proposito, si evidenzia che le disposizioni potrebbero incidere potenzialmente sulle concessioni dei servizi in questione, ma con effetti che appaiono di carattere eventuale e indiretto: sul punto appare utile una conferma.

Le norme, inoltre, escludono dalle condizioni necessarie per ottenere l'autorizzazione ministeriale quella di predisporre un servizio di linea che non riguardi unicamente i servizi più redditizi: in merito, pur tenendo conto del carattere indiretto dei relativi profili finanziari,

andrebbe chiarito se dall'applicazione della norma siano attesi effetti sui servizi afferenti le tratte meno redditizie con la conseguente necessità che gli enti territoriali - al fine di garantire il diritto alla mobilità - ricorrano a misure ulteriori e suppletive, con conseguenti maggiori oneri a carico degli stessi enti.

Per quanto riguarda la possibilità di detenere a bordo del mezzo copia dell'autorizzazione in formato digitale originato dall'applicazione informatica gestita dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità, appare altresì utile acquisire conferma che tale servizio sia realizzabile dal Ministero nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

ARTICOLO 1, comma 6-bis

Destinazione del Fondo per lo sviluppo delle reti ciclabili urbane

Le modifiche – introdotte in sede referente – integrano il testo dell'articolo 1, comma 48, della legge 27 dicembre 2019, n. 160. Tale norma, nel testo vigente stabilisce che il Fondo per lo sviluppo delle reti ciclabili urbane, che ha una dotazione di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024, finanzia il 50 per cento del costo complessivo degli interventi di realizzazione di nuove piste ciclabili urbane posti in essere da comuni ed unioni di comuni.

Le integrazioni stabiliscono che il citato Fondo finanzia altresì il 50 per cento del costo complessivo degli interventi posti in essere da comuni e unioni di comuni relativi a:

- messa in sicurezza della mobilità ciclistica urbana, comprese l'istituzione di zone a velocità limitata, inferiore o uguale a 30 km/h, e l'installazione della relativa segnaletica;
- realizzazione di stalli o aree sosta dei velocipedi;
- realizzazione della casa avanzata e delle corsie ciclabili⁵.

In merito ai profili di quantificazioni non si hanno osservazioni da formulare in quanto la norma definisce nuove finalità di spesa a valere su somme definite come limite massimo di spesa e considerato che, ai sensi dell'articolo 1, comma 49, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono definite le modalità di

⁵ Di cui all'articolo 3, comma 1, numeri 7-bis), 12-bis) e 12-ter), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

erogazione delle risorse del Fondo e che, dunque, a fronte dell'esaurimento delle risorse non potranno essere effettuate ulteriori spese.

ARTICOLO 1, comma 6-ter

Buono viaggio

Le modifiche – introdotte in sede referente – estendono la platea di soggetti che possono accedere al beneficio del “Buono viaggio”, istituito dall’articolo 200-*bis* del decreto legge n. 34/2020, includendovi anche persone con invalidità o affette da malattie che necessitano di cure continuative, donne in gravidanza e persone di età pari o superiore a sessantacinque anni.

Si ricorda che l'articolo 200-*bis* del decreto-legge 34/2020 (Decreto Rilancio) ha istituito un fondo con una dotazione di 35 milioni di euro per l'anno 2020 e di 20 milioni di euro per l'anno 2021. Le risorse del fondo sono destinate alla concessione, fino all'esaurimento delle risorse, in favore delle persone fisicamente impedito o comunque a mobilità ridotta, con patologie accertate, anche se accompagnate, ovvero appartenenti a nuclei familiari più esposti agli effetti economici derivanti dall'emergenza epidemiologica da virus COVID-19 o in stato di bisogno, residenti nei comuni capoluoghi di città metropolitane o capoluoghi di provincia, di un buono viaggio, pari al 50 per cento della spesa sostenuta e, comunque, in misura non superiore a euro 20 per ciascun viaggio, da utilizzare entro il 31 dicembre 2021 per gli spostamenti effettuati a mezzo del servizio di taxi ovvero di noleggio con conducente. I buoni viaggio non sono cedibili, non costituiscono reddito imponibile del beneficiario e non rilevano ai fini del computo del valore dell'indicatore della situazione economica equivalente.

Si prevede inoltre che i comuni possano, nei limiti delle risorse ad essi assegnate, prevedere il superamento del limite del 50 per cento della spesa sostenuta per persone in condizioni di particolare fragilità, anche economica.

In merito ai profili di quantificazione, si evidenzia che le norme estendono la platea di soggetti che possono accedere al beneficio del “Buono viaggio”, includendovi anche persone con invalidità o affette da malattie che necessitano di cure continuative, donne in gravidanza e persone di età pari o superiore a sessantacinque anni. Considerando che il beneficio è concesso fino all'esaurimento delle risorse del Fondo appositamente istituito, non si formulano osservazioni.

ARTICOLO 1, comma 6-*quater*

Fondo per il sostegno delle attività di trasformazione digitale dei servizi di motorizzazione

La norma, introdotta in sede referente, prevede l'istituzione, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture, di un fondo per il sostegno delle attività di trasformazione digitale dei servizi di motorizzazione resi a cittadini e imprese dagli uffici del Dipartimento per la mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nonché per garantire elevati livelli di sicurezza cibernetica in relazione al trattamento dei dati. Il fondo ha una dotazione pari a 25 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024, cui si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di conto capitale relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

In merito ai profili di quantificazione, non si formulano osservazioni in quanto l'onere è espresso in termini di limiti annui di spesa.

In merito ai profili di copertura, si evidenzia che il comma 6-*quater* dell'articolo 1 prevede agli oneri derivanti dall'istituzione, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili, di un Fondo destinato a sostenere la trasformazione digitale e la sicurezza cibernetica dei servizi resi dal Dipartimento per la mobilità sostenibile, con una dotazione pari a 25 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024, mediante corrispondente riduzione dell'accantonamento del fondo speciale di conto capitale di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, relativo al bilancio 2021-2023.

Al riguardo non si hanno osservazioni da formulare, posto che il predetto accantonamento reca le occorrenti disponibilità, anche alla luce degli ulteriori utilizzi previsti dagli articoli 2, commi 2-*quater* e 2-*quinqües*, e 4, commi 1-*quinqües* e 3 *quinqües*.

ARTICOLO 1, commi 6-*sexies* - 6-*novies*

Infrastrutture complementari atte a consentire il passaggio in sicurezza di fauna selvatica

Le norme, introdotte in sede referente, prevedono che in fase di progettazione ed esecuzione di infrastrutture di tipo stradale, autostradale e ferroviario debbano essere previste infrastrutture complementari atte a consentire il passaggio in sicurezza di fauna

selvatica nelle aree in cui è maggiore la loro presenza nel territorio (comma 6-*sexies*). Tali disposizioni si applicano alle infrastrutture la cui attività di progettazione sia avviata successivamente alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto (comma 6-*septies*).

Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono definite le specifiche tecniche destinate ai gestori e finalizzate ad assicurare modalità standardizzate ai fini della progettazione (comma 6-*octies*).

Infine, si dispone che dall'attuazione di quanto sopra previsto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica (comma 6-*novies*).

In merito ai profili di quantificazione, andrebbero acquisiti ulteriori elementi volti a corroborare l'ipotesi che la norma possa essere effettivamente attuata in condizioni di invarianza finanziaria, come previsto dall'apposita clausola. Ciò in considerazione del fatto che sono introdotte nuove specifiche progettuali ed opere da realizzare in fase di esecuzione nelle infrastrutture stradali e ferroviarie, che vengono definite come elementi obbligatori ed appaiono quindi suscettibili di determinare maggiori oneri ovvero di ridurre la portata o la quantità di opere realizzabili a risorse date.

In proposito appare quindi necessario acquisire un chiarimento.

ARTICOLO 1-bis

Semplificazioni nelle agevolazioni sui veicoli per le persone con disabilità

Le norme stabiliscono che, ai fini del riconoscimento delle agevolazioni fiscali per l'acquisto di veicoli da parte di soggetti con ridotte o impedito capacità motorie permanenti, è sufficiente la copia semplice della patente, ove essa contenga l'indicazione di adattamenti, anche di serie, per il veicolo agevolabile da condurre.

In merito ai profili di quantificazione, pur considerando che la norma sembrerebbe ispirata esclusivamente a finalità di semplificazione, andrebbe verificato se la stessa sia idonea a favorire eventuali comportamenti elusivi, con conseguenti maggiori oneri.

ARTICOLO 2, comma 1

Disposizioni in materia di infrastrutture autostradali

Normativa previgente. L'articolo 13, comma 3, del DL 162/2019 prevede che, per i concessionari il cui periodo regolatorio quinquennale sia pervenuto a scadenza, il termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali relative all'anno 2020 e all'anno 2021 sia differito sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei piani economici finanziari predisposti. Entro il 30 marzo 2020 i concessionari presentano al concedente le proposte di aggiornamento dei piani economico finanziari. L'aggiornamento dei piani economici finanziari presentati nel termine del 30 marzo 2020 è perfezionato entro e non oltre il 31 luglio 2021. Alla disposizione non sono stati ascritti effetti finanziari.

L'articolo 2, comma 1, del DL 121/2021, ora in esame, ha prorogato dal 31 luglio al 31 dicembre 2021 il termine entro il quale deve essere perfezionato l'aggiornamento dei piani economici finanziari presentati dai concessionari autostradali, il cui periodo regolatorio quinquennale è venuto a scadenza nel termine del 30 marzo 2020. Anche a detta disposizione non sono stati ascritti effetti finanziari.

Le norme – introdotte in sede referente – modificano l'articolo 13, comma 3, del DL 162/2019, prevedendo che il differimento del termine non riguardi solo l'adeguamento delle tariffe per gli anni 2020 e 2021, ma anche di tutti gli anni compresi nel nuovo periodo regolatorio.

Si ricorda che il **Governo**, durante l'esame del testo originario del provvedimento (C. 3278), ha precisato presso la V Commissione che sul piano contabile il mancato adeguamento delle tariffe non comporta minori entrate poiché le stesse non sono scontate sui saldi di finanza pubblica. Inoltre non sussistono variazioni di entrate rispetto a quelle, già considerate, e sulla cui base viene determinata l'entità delle somme corrisposte ad ANAS SpA.

In merito ai profili di quantificazione, si prende atto di quanto affermato dal Governo circa l'invarianza per la finanza pubblica del mancato adeguamento delle tariffe per gli anni 2020 e 2021 in quanto l'incremento delle entrate non risulta scontato sui saldi e non influisce sulle somme corrisposte all'ANAS. Ciò premesso, appare comunque necessario acquisire conferma che tale invarianza resti confermata anche per i mancati adeguamenti delle tariffe riferite a tutto il nuovo periodo regolatorio, come previsto dalle disposizioni ora in esame.

ARTICOLO 2, commi 1-*bis*-1-*ter* Concessione dell'Autobrennero A 22

Normativa vigente. L'articolo 55, comma 13, della L. n. 449/1997 ha autorizzato la società concessionaria dell'autostrada del Brennero (Autobrennero Spa), a decorrere dal 1° gennaio 1998, ad accantonare una quota dei proventi in un fondo destinato al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria attraverso il Brennero ed alla realizzazione delle relative gallerie nonché dei collegamenti ferroviari e delle infrastrutture connesse fino al nodo stazione di Verona (cosiddetto "fondo ferroviario" dell'Autostrada del Brennero). Tale accantonamento nonché il successivo utilizzo sono effettuati in esenzione di imposta.

La norma ha altresì previsto, al terzo e quarto periodo del comma, che l'utilizzo del fondo avvenga in base a un piano di investimento⁶ e che, nel frattempo, le disponibilità medesime siano investite in titoli di Stato. In data 14 gennaio 2016, presso il MIT sono stati firmati i protocolli di intesa per il passaggio delle concessioni di due tratte autostradali (A22 e Autovie) a società pubbliche⁷.

Nella risposta all'interrogazione 5/08466, riferita specificamente all'A22, svolta il 21 aprile 2016, il Governo ha chiarito, fra l'altro, quanto segue: "Con riferimento alla sottoscrizione del Protocollo di Intesa del 14 gennaio 2016 il MIT ha eseguito nel corso del tempo una valutazione sulle possibili modalità di gestione del rapporto concessorio. Nell'ambito dei contatti tra Governo Italiano e Commissione Europea nel primo semestre 2015, è stata riscontrata la possibilità di applicare il modello operativo [della concessione]. Il protocollo definisce l'individuazione e l'adozione delle misure da attuarsi, con i necessari strumenti normativi e amministrativi, per l'affidamento da parte del MIT della concessione autostradale attualmente assentita ad Autostrada del Brennero a società interamente partecipate da Amministrazioni pubbliche territoriali e locali aderenti all'accordo. A conclusione della procedura potrà essere stipulato con la Società concessionaria un atto convenzionale disciplinante gli obblighi del Concessionario, i poteri del Concedente, la durata della concessione, gli investimenti da realizzare, la disciplina dei casi di recesso, revoca e risoluzione del rapporto contrattuale, il sistema sanzionatorio per inadempimenti del concessionario, il rischio traffico a carico del concessionario, il piano tariffario in linea con l'inflazione. Nel suddetto protocollo non sono elencate le opere da realizzare che, come appena detto, dovranno essere successivamente definite e regolate con un atto convenzionale; né con la sottoscrizione del Protocollo è stata autorizzata alcuna proroga alla concessione delle tratte autostradali interessate".

Successivamente, l'articolo 13-*bis* del DL n. 148/2017 ha disposto quanto segue:

⁶ Presentato dalla Autobrennero e da approvare, sentite le competenti Commissioni parlamentari, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti entro il 30 giugno 2012 e previa intesa con le province autonome di Trento e di Bolzano.

⁷ Secondo il comunicato stampa del MIT, ente concedente, i protocolli "definiscono i termini per il passaggio della concessione delle tratte autostradali attualmente affidate ad Autobrennero Spa e ad Autovie Spa a due società interamente pubbliche. Per la tratta 'A22', 314 km di autostrada, hanno firmato le 16 amministrazioni pubbliche socie dell'attuale gestione. Parte dell'introito dello Stato che deriverà dalla concessione verrà utilizzato per il completamento del corridoio ferroviario attraversante il Brennero. Per Autovie, 210 km di autostrade che comprendono anche parte della A4, hanno firmato le due Regioni socie che raccoglieranno in seguito le adesioni delle altre amministrazioni locali." (cfr. <http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&id=4245>).

- per il perseguimento delle finalità di cui ai protocolli di intesa⁸ sopra descritti, il coordinamento delle infrastrutture autostradali A22 Brennero Modena e A4 Venezia Trieste, A28 Portogruaro Pordenone e il raccordo Villesse Gorizia è assicurato come segue:

a) le funzioni di concedente sono svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (nel seguito: MIT);
b) le convenzioni di concessione delle tratte autostradali hanno durata trentennale, sono stipulate dal MIT con le regioni (si tratta di: Trentino-Alto Adige/Südtirol nonché Friuli-Venezia Giulia e Veneto) e gli enti locali che hanno sottoscritto i citati protocolli di intesa, che potranno anche avvalersi di società *in house*, esistenti o appositamente costituite, nel cui capitale non figurino privati;

c) le predette convenzioni devono prevedere che eventuali debiti delle società concessionarie uscenti e il valore di subentro delle concessioni scadute restino a carico dei concessionari subentranti (comma 1);

- la Autobrennero SpA versa all'entrata del bilancio dello Stato le risorse accantonate in regime di esenzione fiscale nel "Fondo ferroviario" dell'Autostrada del Brennero, che sono riassegnate allo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze e trasferite alla società Rete ferroviaria italiana (RFI) Spa, senza alcuna compensazione a carico del subentrante. Dopo diversi successivi rinvii, la tempistica da ultimo fissata dalla legge di bilancio 2021⁹ è così stabilita: il versamento del "fondo ferroviario" avverrà mediante versamenti rateizzati di pari importo, da effettuare entro l'anno 2028 e a decorrere dall'anno successivo all'affidamento della concessione autostradale (comma 2);

- il nuovo concessionario dell'A22 versa all'entrata del bilancio dello Stato entro il 15 dicembre di ciascun anno, l'importo di 160 milioni di euro per l'anno 2018 e di 70 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2019 al 2024 e comunque fino a concorrenza del valore di concessione, che non potrà essere complessivamente inferiore a 580 milioni di euro. Nella determinazione del valore di concessione vanno in ogni caso considerate le somme già erogate dallo Stato per la realizzazione dell'infrastruttura (comma 3);

- gli atti convenzionali di concessione tra il MIT e i concessionari autostradali avrebbero dovuto essere stipulati entro il 31 luglio 2021 (la data è stata oggetto di numerose proroghe: v. da ultimo l'articolo 29-*quater* del DL n. 41/2021, il comma 722 della legge di bilancio 2021, il comma 719 della legge di bilancio 2020, l'art. 92 del DL n. 18/2020 e l'art. 94 del DL n. 104/2020) (comma 4).

In fase di verifica della relazione tecnica relativa alla legge di bilancio 2020, la Ragioneria generale dello Stato evidenziò però una serie di criticità. In particolare, infatti, la lettera di trasmissione¹⁰ della relazione tecnica al maxiemendamento (presentato al Senato) rilevò quanto segue: "*[...] dal punto di vista della finanza pubblica si evidenzia uno slittamento temporale del termine per il versamento all'entrata del bilancio dello Stato del valore di concessione da parte del concessionario subentrante dell'infrastruttura autostradale A22, pari a 160 milioni di euro per l'anno 2018 e a 70 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2019*

⁸ I protocolli sono stati conclusi, rispettivamente, tra il MIT e la Regione Trentino-Alto Adige/Südtirol unitamente a tutte le amministrazioni pubbliche interessate allo sviluppo del Corridoio Scandinavo Mediterraneo e sottoscrittici del predetto Protocollo e tra il MIT e le Regioni Friuli-Venezia Giulia e Veneto, interessate allo sviluppo del corridoio Mediterraneo, e sono tesi a promuovere la cooperazione istituzionale per lo sviluppo dei medesimi corridoi.

⁹ Comma 728 dell'articolo 1.

¹⁰ Lettera MEF-RGS del 16 dicembre 2019, prot. n. 258938/2019, riferita all'AS 1586.

al 2024. Inoltre, si determina il mancato versamento del Fondo Ferrovie pari a circa 720 milioni, destinato a Rfi per la costruzione della ferrovia del Brennero, con il rischio di una perdita secca a causa del permanere della presenza dei privati, che lo stanno aggredendo. Inoltre, si nutrono forti perplessità per le implicanze economiche e giuridiche connesse allo slittamento: infatti, il CIPE con delibera n. 24 del 20 maggio 2019, registrata presso la Corte dei conti in data 13 settembre 2019, ha approvato l'Accordo di Cooperazione (comprensivo del Piano economico-finanziario) relativo alla tratta autostradale A22, indicando la data di avvio delle attività della nuova concessione al 1° gennaio 2020. Uno slittamento dei termini al 30 giugno 2020 comporterebbe la necessità di un aggiornamento dell'Accordo di cooperazione e dei relativi allegati, già valutati positivamente dalla Commissione europea, dall'Autorità dei Trasporti, dal NARS e dal CIPE. Le conseguenze sarebbero:

1. tempi strettissimi per riuscire entro il 2020 a perfezionare il nuovo Accordo;
2. il mantenimento di un livello tariffario ben superiore a quello definito nell'attuale Accordo in base al nuovo sistema regolatorio dell'Autorità;
3. l'ulteriore rinvio degli investimenti previsti dal nuovo Accordo, per complessivi 4 miliardi, già bloccati da circa un decennio in mancanza del perfezionamento della Convenzione scaduta;
4. l'aggravarsi dei problemi irrisolti fino ad oggi, ovvero la liquidazione dei soci privati.

In ogni caso, ferme restando le criticità evidenziate, la disposizione è stata verificata positivamente nel presupposto che entro il termine del 30 giugno 2020 sarà stipulata la convenzione consentendo nel medesimo anno il versamento all'entrata del bilancio dello Stato non intervenuto nel 2018 e 2019.”

Alle successive proroghe non sono stati, comunque, ascritti effetti finanziari e le osservazioni sopra evidenziate non sono state ripetute.

Da ultimo, l'articolo 31-*undecies* del DL "ristori" (DL 137/2021) ha consentito (per la A22 e per altre infrastrutture autostradali¹¹), al fine di consentire alle regioni e agli enti locali di potersi avvalere di società *in house* esistenti nel ruolo di concessionari, alla società individuata come concessionaria di procedere al riscatto delle azioni di titolarità di soggetti privati. Ai fini della determinazione del valore di liquidazione delle azioni della A 22, non si tiene conto della consistenza del "fondo ferroviario".

A detto articolo, che la relazione tecnica ha qualificato come ordinamentale, non sono stati ascritti effetti finanziari.

Le norme intervengono nel predetto quadro normativo, introducendo talune innovazioni:

- l'affidamento della concessione dell'A22 può avvenire anche mediante il procedimento della "finanza di progetto" (di cui all'articolo 183 del codice dei contratti pubblici): ciò implica che la concessione possa essere affidata ponendo a base di gara il progetto di fattibilità, mediante pubblicazione di un bando finalizzato alla presentazione di offerte che contemplino l'utilizzo di risorse totalmente o parzialmente a carico dei soggetti proponenti. A legislazione vigente, come sopra rammentato, è invece prevista la sola

¹¹ A4 Venezia-Trieste, A28 Portogruaro-Pordenone e raccordo Villesse-Gorizia.

possibilità dell'affidamento a società interamente partecipata da soggetti pubblici (società "in house");

- in caso di "finanza di progetto", le procedure di affidamento devono essere concluse entro il 31 dicembre 2022 e il "fondo ferroviario" dell'Autobrennero viene versato – relativamente alle somme dovute per gli anni 2018-2021 – a titolo di acconto. In caso di affidamento a società diversa dalla "Autobrennero Spa", il subentrante versa all'attuale concessionaria i conguagli eventualmente dovuti (qualora gli acconti così versati dovessero risultare superiori a quanto effettivamente dovuto a saldo);

- la società Autobrennero Spa resta obbligata a versare il "fondo ferroviario" (come già a legislazione vigente). Tuttavia a legislazione vigente sono dovute le somme accantonate fino alla data dell'affidamento della nuova concessione; la norma in esame, invece, qualifica come dovute le risorse accantonate "fino alla data di entrata in vigore della presente disposizione" (ossia dell'emendamento approvato in sede referente, che entrerà in vigore alla data di entrata in vigore della legge di conversione del DL in esame). Inoltre si specifica che il versamento, che resta dovuto da parte della Autobrennero SpA, prescinde dal fatto che la concessione autostradale sia affidata a detta società e resta dovuto anche qualora la concessione sia affidata ad altra società;

- il termine per la stipula della concessione è prorogato dal 31 luglio 2021 al 15 dicembre 2021 e il termine per il pagamento della prima rata del valore di concessione slitta correlativamente, in via infrannuale, dal 30 giugno al 21 dicembre 2021.

In merito ai profili di quantificazione, la disposizione proroga ulteriormente il termine per la stipula della concessione autostradale dell'A22 dal 31 luglio 2021 al 15 dicembre 2021 o, in caso di *project financing*, al 31 dicembre 2022: in merito a tale previsione, che comporta l'ulteriore prolungamento dell'affidamento diretto attualmente in essere, andrebbe acquisita la valutazione del Governo circa i profili di compatibilità con la disciplina europea sui contratti pubblici, al fine di escludere eventuali infrazioni.

Analoga valutazione andrebbe acquisita in merito alla possibilità di affidare la concessione in "finanza di progetto" anziché mediante "società in house": a tal proposito andrebbe infatti chiarito se gli accordi intervenuti in sede europea abbiano tuttora ad oggetto la sola ipotesi dell'affidamento a una società concessionaria interamente pubblica (come indicato dalla risposta all'interrogazione 5/08466 del 21 aprile 2016).

Inoltre, in merito al "fondo ferroviario", andrebbero acquisiti elementi su due ordini di questioni circa:

- la consistenza e l'andamento del fondo, tenuto conto degli elementi segnalati dalla Nota governativa¹² riferita alla legge di bilancio per il 2020 che indicava "il rischio di una perdita secca a causa del permanere della presenza dei privati". In particolare, andrebbe chiarito se tali criticità – cui non è stato fatto accenno in occasione dell'esame di successivi provvedimenti – possano ancora prodursi stante il prolungamento dell'attuale assetto gestionale;
- la quantificazione delle risorse del fondo dovute allo Stato; ciò in quanto a legislazione vigente sono dovute allo Stato le somme accantonate fino alla data dell'affidamento della nuova concessione. La norma in esame, invece, qualifica come dovute le risorse accantonate "fino alla data di entrata in vigore della presente disposizione". Tale disposizione potrebbe quindi ridurre le predette risorse del fondo ferroviario in quanto modifica il termine finale da prendere a riferimento per il suo calcolo. Circa la portata della disposizione e i suoi effetti sui saldi di finanza pubblica (siano essi positivi o negativi) appare quindi necessario acquisire elementi dal Governo.

Non si hanno osservazioni da formulare circa il differimento del pagamento della prima parte del valore di concessione in quanto lo stesso ha carattere infrannuale.

ARTICOLO 2, comma 2-bis

Sospensione dell'incremento delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25

Le norme modificano l'articolo 9-*tricies semel*, comma 1, del DL 123/2019, prorogando dal 31 ottobre al 31 dicembre 2021 la sospensione dell'incremento delle tariffe di pedaggio delle Autostrade A24 e A25. Per la durata del periodo di sospensione, si applicano le tariffe di pedaggio vigenti alla data del 31 dicembre 2017.

Si ricorda che, ai sensi del successivo comma 2 del medesimo articolo 9-*tricies semel*, non modificato dal provvedimento in esame, in conseguenza della sospensione delle tariffe è contestualmente sospeso l'obbligo del concessionario delle autostrade A24 e A25 di versare le rate del corrispettivo della concessione di cui all'articolo 3, comma 3.0, lettera c), della Convenzione unica stipulata il 18 novembre 2009, relative agli anni 2017 e 2018, ciascuna dell'importo di euro 55.860.000, comprendente gli interessi di dilazione.

¹² Lettera MEF-RGS del 16 dicembre 2019, prot. n. 258938/2019, riferita all'AS 1586

In merito ai profili di quantificazione, andrebbe precisato se la proroga della sospensione dell'incremento tariffario al 31 dicembre 2021 comporti anche la correlativa sospensione, fino a quella data, per il concessionario delle autostrade A24 e A25, del versamento delle rate del corrispettivo della concessione relative agli anni 2017 e 2018, ciascuna dell'importo di euro 55.860.000, comprendente gli interessi di dilazione. Infatti, il mancato versamento nell'esercizio in corso comporterebbe minori introiti per ANAS s.p.a., soggetto incluso nel perimetro delle amministrazioni pubbliche ai fini del conto economico consolidato.

In proposito, appare quindi necessario acquisire dati ed elementi di valutazione riguardo agli eventuali effetti onerosi che per la p.a. per il periodo di sospensione e riguardo alle relative modalità di compensazione, non indicate dalla norma.

ARTICOLO 2, comma 2-*quater*

Intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi

In merito ai profili di copertura, si evidenzia che il comma 2-*quater* dell'articolo 2 prevede agli oneri derivanti dall'acquisto da parte di ANAS Spa dei progetti elaborati dalla Società autostrada tirrenica Spa relativi all'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi, pari a euro 36,5 milioni di euro per l'anno 2021, secondo le seguenti modalità: quanto a 35,8 milioni di euro mediante corrispondente riduzione dell'accantonamento del fondo speciale di conto capitale di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, relativo al bilancio 2021-2023 e quanto a 700.000 euro mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 1016, della legge 27 dicembre 2006, n. 296.

Quanto alla prima modalità di copertura non si hanno osservazioni da formulare, posto che il predetto accantonamento reca le occorrenti disponibilità, anche alla luce degli ulteriori utilizzi previsti dagli articoli 1, comma 6-*quater*, 2, comma 2-*quinqües*, e 4, commi 1-*quinqües* e 3-*quinqües*.

Quanto alla seconda modalità di copertura, si rileva preliminarmente che l'autorizzazione di cui all'articolo 1, comma 1016, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007) è

destinata alla realizzazione di completamenti degli interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa previsti dall'articolo 9 della legge 26 febbraio 1992, n. 211, ed è stata successivamente rifinanziata dall'articolo 50 della legge 23 dicembre 1998, n. 448 e dall'articolo 13 della legge 7 dicembre 1999, n. 472. Le relative risorse finanziarie di parte capitale sono iscritte nel capitolo 7403 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (Concorso dello Stato alla spesa per la realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata e di tranvie veloci nelle aree urbane) che reca uno stanziamento pari a euro 143.251.044 per il 2021, a euro 108.423.188 per il 2022 e a euro 102.144.874 per il 2023. Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare dal punto di vista sostanziale, giacché, da un'interrogazione effettuata alla banca dati della Ragioneria generale dello Stato, emerge che il citato Fondo risulta capiente, posto che esso presenta una disponibilità pari a circa 6 milioni di euro per l'anno 2021.

Da un punto di vista formale, invece, appare necessario introdurre un'apposita disposizione volta ad autorizzare il Ministro dell'economia e delle finanze ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

ARTICOLO 2, comma 2-*quinquies*

Messa in sicurezza della Strada statale 1 via Aurelia

Le norme – introdotte in sede referente – assegnano un contributo di 3 milioni di euro per l'anno 2022 e di 5 milioni di euro per l'anno 2023 da destinare alla redazione della progettazione di fattibilità tecnico – economica relativa all'adeguamento e alla messa in sicurezza della Strada statale 1 via Aurelia, nel tratto compreso tra il comune di Sanremo e il comune di Ventimiglia. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo speciale di conto capitale relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

In merito ai profili di quantificazione, non vi sono osservazioni da formulare essendo l'onere limitato allo stanziamento previsto.

In merito ai profili di copertura, si evidenzia che il comma 2-*quinquies* dell'articolo 2 provvede agli oneri derivanti dall'assegnazione alla società ANAS Spa di un contributo di 3

milioni di euro per l'anno 2022 e di 5 milioni per l'anno 2023 mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dell'accantonamento del fondo speciale di conto capitale di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, relativo al bilancio 2021-2023. Al riguardo non si hanno osservazioni da formulare, posto che il predetto accantonamento reca le occorrenti disponibilità, anche alla luce degli ulteriori utilizzi previsti dagli articoli 1, comma 6-*quater*, 2, comma 2-*quater*, e 4, commi 1-*quinquies* e 3 *quinquies*.

Da un punto di vista formale, invece, appare necessario introdurre un'apposita disposizione volta ad autorizzare il Ministro dell'economia e delle finanze ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

ARTICOLO 2, commi da 2-*sexies* a 2-*sexiesdecies*

Società per la gestione *in house* delle autostrade statali in regime di concessione

La norma autorizza la costituzione di una **nuova società**, interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze nonché dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS), per l'esercizio dell'attività di gestione delle autostrade statali in regime di concessione mediante affidamenti *in house* (comma 2-*sexies*).

Vengono demandate ad un DPCM, tra l'altro, la nomina degli organi sociali per il primo periodo di durata in carica e la definizione delle remunerazioni degli stessi organi nonché dei criteri, in riferimento al mercato, per la remunerazione degli amministratori investiti di particolari cariche da parte del consiglio di amministrazione¹³ (comma 2-*septies*).

La summenzionata società può, nei limiti delle risorse disponibili, stipulare apposite convenzioni, anche a titolo oneroso, con società direttamente o indirettamente controllate dallo Stato ai fini dell'assistenza tecnica, operativa e gestionale nonché costituire ovvero acquisire partecipazioni in società di gestione di autostrade statali (comma 2-*novies*).

Con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio¹⁴, le funzioni e le attività attribuite dalle vigenti disposizioni ad ANAS S.p.A. sono trasferite alla suddetta società (comma 2-*decies*).

Viene altresì, previsto che ANAS adotti sistemi di contabilità separata per le attività oggetto di diritti speciali o esclusivi, compresi le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i nulla osta e tutti gli altri provvedimenti amministrativi comunque denominati e per ciascuna attività. Tali attività sono svolte attraverso contratto di programma sottoscritto tra ANAS e il MIMS (comma 2-*undecies*). Viene, inoltre, novellato l'art. 1, comma

¹³ In deroga a quanto previsto dall'art. 23-*bis*, del DL n. 201/2011 in materia di compensi per gli amministratori e per i dipendenti delle società controllate dalle pubbliche amministrazioni

¹⁴ A decorrere dalla data di efficacia del decreto di cui al comma 2-*ter*.

870, secondo periodo, della legge n. 208/2015 al fine di prevedere che il contratto di programma tra ANAS e MIMS concernente le attività di costruzione, manutenzione e gestione della rete stradale e autostradale non a pedaggio in diretta gestione ANAS, nonché di servizi di traffico che ANAS garantisce in tutto il territorio nazionale, definisca solo le opere da realizzare e i servizi da rendere e non anche, come previsto nel testo vigente della disposizione, il relativo corrispettivo. Viene, inoltre abrogata la disposizione (art. 13, comma 5, del DL 162/2019) che proroga per gli anni 2021-2025 la definizione del corrispettivo del contratto di programma ANAS-MIMS da ultimo menzionato (comma 2-*duodecies*). Le società di cui all'articolo 36, comma 2, lettera b), n. 4, del DL 98/2011¹⁵, che non hanno provveduto ad avviare ovvero a concludere, alla data di entrata in vigore del provvedimento in esame, con un provvedimento di aggiudicazione le procedure di gara per l'affidamento delle autostrade di rilevanza regionale sono sciolte e poste in liquidazione a decorrere dalla medesima data. Per lo svolgimento delle attività liquidatorie, con decreto è nominato un commissario liquidatore. Con il decreto di nomina è determinato il compenso spettante al commissario liquidatore. Gli oneri relativi al pagamento di tale compenso sono a carico delle società di cui all'articolo 36, comma 2, lettera b), n. 4, del DL 98/2011. Resta ferma l'assegnazione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili delle risorse, già destinate alla realizzazione delle infrastrutture di rilevanza regionale e ancora disponibili, da impiegare per le medesime finalità (comma 2-*terdecies*). Viene, altresì, integrato l'art. 36, comma 3-*bis*, del DL n. 98/2011, al fine di ridurre, a decorrere dal 1° gennaio 2022, dal 12,5 % al 9 % la quota riconosciuta ad ANAS sul totale dello stanziamento destinato alla realizzazione di interventi infrastrutturali in materia stradale e autostradale. Entro il predetto limite, il MIMS sulla base delle risultanze della contabilità analitica sulle spese effettivamente sostenute da parte di ANAS stabilisce la quota da riconoscere alla Società con obiettivo di efficientamento dei costi (comma 2-*quaterdecies*).

Si rammenta che ANAS S.p.A. è ricompresa nell'elenco delle amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato individuate dall'ISTAT ai sensi dell'art. 1, comma 3 della legge n. 196/2009. Si evidenzia, altresì, che all'art. 1, comma 870 della legge n. 208/2015 e all'art. 13, comma 5, del DL 162/2019 non sono ascritti effetti finanziari sui saldi di finanza pubblica.

Il Ministero dell'economia è autorizzato a partecipare al capitale sociale e a rafforzare la dotazione patrimoniale della società di cui al comma 2-*bis* con un **apporto complessivo di 52 milioni di euro**, da sottoscrivere e versare anche in più fasi e per successivi aumenti di capitale della dotazione patrimoniale nel limite di 2 milioni di euro per il 2021, di 10 milioni di euro per il 2022, 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024.

Ai relativi oneri si provvede: quanto a 2 milioni di euro per il 2021 mediante versamento nel predetto anno, all'entrata del bilancio dello Stato, di una corrispondente somma iscritta in conto residui, sullo stato di previsione del Ministero dell'economia, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'art. 27, comma 17, del DL n. 34/2020 (c.d. Patrimonio Destinato) e quanto a 10 milioni per il 2022 e a 20 milioni per ciascuno degli anni 2023 e

¹⁵ Si tratta delle società miste regionali Autostrade del Lazio s.p.a., Autostrade del Molise s.p.a., Concessioni Autostradali Lombarde s.p.a. e Concessioni Autostradali Piemontesi s.p.a.

2024 mediante corrispondente riduzione del Fondo di parte capitale iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, relativo al riaccertamento dei residui passivi perenti di cui al comma 5 dell'art. 34-ter, della legge n. 196/2009 (comma 2-*quingiesdecies*).

L'art. 27, comma 17, del DL n. 34/2020, al fine di attuare interventi e operazioni di sostegno e rilancio del sistema economico-produttivo italiano in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da Covid-19, ha autorizzato CDP S.p.A. a costituire un patrimonio destinato denominato "Patrimonio Rilancio" a cui sono apportati beni e rapporti giuridici dal Ministero dell'economia. Il comma 17, ai fini degli apporti del MEF ha autorizzato per il 2020 l'assegnazione a CDP di titoli di Stato, nel limite massimo di 44 miliardi di euro, appositamente emessi ovvero, nell'ambito del predetto limite, l'apporto di liquidità.

Si evidenzia, altresì, che nello stato di previsione del MIMS della legge di bilancio per il 2021, il Fondo di conto capitale alimentato dalle risorse finanziarie rivenienti dal riaccertamento dei residui passivi perenti a seguito della verifica della sussistenza delle relative partite debitorie da ripartire tra i programmi di spesa dell'amministrazione (capitolo 7191) ha una dotazione di 107,7 milioni per il 2022 e di 48,2 milioni per il 2023.

L'apporto di cui al comma 2-*decies* può essere incrementato fino a 528 milioni di euro mediante versamento nel 2021, all'entrata del bilancio dello Stato, e successiva riassegnazione al pertinente capitolo di spesa, di una corrispondente somma iscritta in conto residui, sullo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 27, comma 17, del DL n. 34/2020 (comma 2-*sexiesdecies*).

In merito ai profili di quantificazione, andrebbero acquisiti dati ed elementi di quantificazione volti a consentire una verifica degli effetti finanziari derivanti dalla norma, finalizzata alla costituzione di una società pubblica per la gestione delle autostrade statali in regime di concessione cui vengono, altresì, devolute le funzioni e le attività attribuite dalle vigenti disposizioni ad ANAS con riguardo alle autostrade statali a pedaggio (commi da 2-*sexies* a 2-*decies*).

In particolare, detti elementi dovrebbero, tra l'altro, riguardare l'eventuale collocazione dell'istituenda Società rispetto al perimetro delle pubbliche amministrazioni ai fini del conto consolidato delle pubbliche amministrazioni e, conseguentemente, ai fini dei saldi di finanza pubblica.

In caso di collocazione all'interno del predetto perimetro, infatti, i flussi di entrate e spese afferenti alla società contribuirebbero, al netto di eventuali effetti di consolidamento, all'ammontare complessivo delle

entrate e delle spese della p.a. e al calcolo dei relativi saldi (in particolare, del saldo di indebitamento netto della p.a.).

Si ricorda in proposito che Anas S.p.a. è attualmente ricompresa nel comparto della p.a. ai fini dei conti pubblici. Qualora l'istituenda società dovesse essere anch'essa inclusa nel perimetro della p.a., potrebbero configurarsi oneri aggiuntivi anche in termini di personale nel caso in cui detti oneri non fossero compensati dal trasferimento alla nuova società del personale Anas, ovvero alla riduzione di quest'ultimo.

Ulteriori chiarimenti andrebbero poi forniti in merito agli effetti determinabili dalle norme (commi da *2-undecies* a *2-quaterdecies*) con riferimento all'equilibrio economico finanziario di ANAS S.p.A. Questa, infatti, in forza della suddetta devoluzione di funzioni, sembrerebbe privata del corrispettivo previsto dal contratto di programma con il MIMS per le attività di costruzione, manutenzione e gestione della rete stradale e autostradale non a pedaggio e per i servizi di traffico resi in tutto il territorio nazionale (comma *2-duodecies*); inoltre, sarebbe ridotta, a decorrere dal 2022, la quota massima riconoscibile sugli stanziamenti destinati alla realizzazione degli interventi infrastrutturali in materia stradale (comma *2-quaterdecies*).

Più in generale, andrebbero verificati tutti gli introiti che potrebbero venir meno per effetto della riduzione di funzioni dell'Anas, ponendoli a confronto con le spese che non saranno più sostenute dalla società per effetto della predetta rideterminazione; ciò al fine di verificare l'eventuale compensatività tra i predetti flussi di entrata e spesa, destinati a venir meno.

Quanto agli importi autorizzati dalla norma ai fini della determinazione dell'apporto finanziario alla Società da parte del MEF (2 milioni di euro per il 2021, di 10 milioni di euro per il 2022, 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024) e alla possibilità di incrementare tale apporto fino a 528 milioni di euro nel 2021, non si formulano osservazioni essendo tali determinazioni configurate come limite massimo. Peraltro, si rileva l'opportunità di acquisire una valutazione del Governo volta a verificare l'effettiva disponibilità, per le finalità della norma, delle risorse poste a copertura di tali determinazioni e riguardo al relativo impatto di tale utilizzo ai fini dei saldi di finanza pubblica. Tale richiesta appare necessaria considerato che le predette risorse afferiscono ad un'autorizzazione di spesa (articolo 27, comma 17, del DL "rilancio" n. 34/2020) che, con riguardo al 2020, stanziava 44 miliardi di euro per le finalità di sostegno e rilancio del sistema economico-produttivo italiano in conseguenza dell'emergenza

epidemiologica da Covid-19. Si ricorda inoltre che alla norma del DL "rilancio" erano attribuiti effetti contabilizzati esclusivamente in termini di saldo netto da finanziare e privi quindi di impatto sul fabbisogno e sull'indebitamento netto (in ragione del carattere finanziario delle operazioni previste e del fatto che dalle stesse non sarebbero derivate movimentazioni in termini di cassa).

Andrebbero pertanto verificati gli effetti derivanti dall'utilizzo delle medesime risorse per le finalità in esame, soprattutto in termini di fabbisogno, considerato che in relazione alle stesse non sembra potersi escludere un impatto delle previste operazioni in termini di cassa.

In merito ai profili di copertura finanziaria, si rileva che il comma *2-quinquiesdecies* dell'articolo 2 prevede agli oneri derivanti dalla partecipazione del Ministero dell'economia e delle finanze al capitale sociale e al rafforzamento patrimoniale della istituenda società, di cui al precedente comma *2-sexies*, per l'esercizio dell'attività di gestione delle autostrade statali in regime di concessione, per un apporto pari complessivamente a 52 milioni di euro nel quadriennio 2021-2024¹⁶, da sottoscrivere e versare anche in più fasi e per successivi aumenti di capitale, tramite le seguenti modalità:

- quanto a 2 milioni di euro per l'anno 2021, mediante versamento all'entrata del bilancio dello Stato, entro il medesimo anno, di una corrispondente somma iscritta in conto residui con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge n. 34 del 2020 (cosiddetto Rilancio);

- quanto a 10 milioni di euro per l'anno 2022 e a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, mediante corrispondente riduzione del Fondo di conto capitale di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge n. 196 del 2009, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Con riguardo alla prima modalità di copertura, si ricorda che il citato articolo 27, comma 17, del decreto-legge n. 34 del 2020 ha autorizzato, per l'anno 2020, l'assegnazione a Cassa

¹⁶ Per quanto concerne la ripartizione temporale dell'onere, la norma in commento precisa che il limite di spesa è pari a 2 milioni di euro per l'anno 2021, a 10 milioni di euro per l'anno 2022 e a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024.

depositi e prestiti SpA di titoli di Stato, nel limite massimo di 44 miliardi di euro, appositamente emessi ovvero, nell'ambito del medesimo limite di spesa, l'apporto di liquidità ai fini della costituzione ad opera del predetto ente di un patrimonio destinato denominato "Patrimonio Rilancio", da impiegare per il sostegno e la ripresa del sistema economico produttivo italiano in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, tramite, in particolare, interventi rivolti alle società per azioni.

Si rammenta, in proposito, che le suddette risorse¹⁷ sono allocate sul capitolo 7415 dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze¹⁸, nel quale - in base al Rendiconto generale dello Stato da ultimo approvato¹⁹ - il citato importo di 44 miliardi di euro risulta integralmente non impegnato al termine dell'esercizio finanziario 2020 e come tale iscritto in conto residui, circostanza quest'ultima peraltro confermata anche da una apposita interrogazione effettuata, in data 26 ottobre 2021, alla banca dati della Ragioneria generale dello Stato. Si osserva, altresì, che il caso presente appare ascrivibile alla fattispecie dei residui per spese in conto capitale non ancora impegnate - i cosiddetti residui di lettera f) - , che secondo la vigente disciplina contabile possono essere mantenuti in bilancio non oltre l'esercizio successivo a quello di stanziamento, a meno che non siano iscritti in forza di disposizioni legislative entrate in vigore nell'ultimo quadrimestre dell'esercizio precedente, in tale ultima ipotesi protraendosi il tempo di iscrizione dei residui di un ulteriore anno²⁰.

Tanto premesso, nel prendere atto della sussistenza delle risorse iscritte in conto residui da destinare alle finalità recate dalla norma in commento, appare tuttavia necessario acquisire una conferma da parte del Governo al fine di escludere che il loro utilizzo possa incidere negativamente sulla compiuta realizzazione degli obiettivi cui le risorse medesime risultano

¹⁷ Tali risorse sono state contabilmente registrate dalla relazione tecnica del citato decreto-legge n. 34 del 2020 solo in termini di saldo netto da finanziare giacché, da un lato, l'apporto di beni e rapporti giuridici previsto dal suo articolo 27, non comportando movimenti di cassa, non ha effetti sul fabbisogno, dall'altro, trattandosi di un'operazione di acquisizione di strumenti finanziari, la norma medesima non produce effetti sull'indebitamento netto.

¹⁸ In base alla vigente legge di bilancio, sul citato capitolo, denominato "Fondo apporti al Patrimonio destinato di Cassa depositi e prestiti", risultano iscritti i seguenti importi in termini di cassa: 24,5 miliardi di euro per l'anno 2021, 7 miliardi di euro per l'anno 2022 e 12,5 miliardi di euro per l'anno 2023.

¹⁹ Legge 24 settembre 2021, n. 142.

²⁰ Si veda, al riguardo, la disciplina dettata dal comma 3 dell'articolo 34-*bis* della legge 31 dicembre 2009, n. 196, rubricato "Conservazione dei residui passivi".

preordinate, ciò anche tenendo conto del fatto che analoga modalità di copertura è prevista tanto dal successivo comma *2-sexiesdecies* dell'articolo 2, ai sensi del quale il suddetto apporto di 52 milioni di euro potrà essere incrementato di ulteriori 528 milioni di euro per l'anno 2021, quanto dal comma *7-sexies* dell'articolo 10 del presente provvedimento, per un importo pari a 2 miliardi di euro per l'anno 2021, per la cui illustrazione si rinvia a quanto si dirà in seguito. In tale quadro, si osserva peraltro che la legge di assestamento del bilancio dello Stato per l'anno finanziario 2021²¹ ha già previsto una riduzione delle risorse stanziata sul citato capitolo 7415 dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, in misura pari a circa 2,1 miliardi di euro, giustificato nella relazione tecnica alla citata legge, a seguito "dell'aggiornamento del programma delle erogazioni".

In merito alla seconda modalità di copertura, si rammenta che l'articolo *34-ter*, comma 5, della legge n. 196 del 2009, prevede che, con legge di bilancio, le somme corrispondenti all'ammontare dei residui passivi perenti eliminati, all'esito del riaccertamento annuale della sussistenza delle partite debitorie iscritte nel conto del patrimonio dello Stato, possano essere riscritte, in tutto o in parte, in bilancio su base pluriennale su appositi fondi da istituire con la medesima legge negli stati di previsione delle amministrazioni interessate. Per quanto riguarda nello specifico il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, le risorse finanziarie di conto capitale rivenienti dal riaccertamento dei residui passivi perenti sono iscritte nel capitolo 7191 dello stato di previsione del medesimo Ministero che - come si ricava dal decreto di ripartizione in capitoli del vigente bilancio dello Stato per il triennio 2021-2023, reca uno stanziamento pari a euro 107.678.419 per il 2022 e a euro 48.182.914 per il 2023.

Ciò posto, appare necessario che il Governo assicuri che il Fondo in esame rechi la disponibilità delle occorrenti risorse finanziarie e che il loro utilizzo non sia comunque suscettibile di compromettere la realizzazione di programmi di spesa eventualmente già avviati dall'amministrazione interessata a valere sulle risorse medesime, anche in considerazione

²¹ Legge 24 settembre 2021, n. 143.

dell'ulteriore riduzione del Fondo stesso disposta dall'articolo 4, comma 3, del presente provvedimento²².

ARTICOLO 2, comma 2-terdecies

Liquidazione di società

Le norme – introdotte in sede referente – stabiliscono che le società di cui all'articolo 36, comma 2, lettera *b*), numero 4, del decreto-legge n. 98/2011²³, che non abbiano provveduto, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, a concludere con un provvedimento di aggiudicazione le procedure di gara per l'affidamento delle autostrade di rilevanza regionale, sono sciolte e poste in liquidazione a decorrere dalla medesima data. Per lo svolgimento delle attività liquidatorie, con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è nominato un commissario liquidatore. Con il decreto di nomina viene determinato il compenso spettante al commissario liquidatore: gli oneri relativi al pagamento di tale compenso sono a carico delle società poste in liquidazione. Resta ferma l'assegnazione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili delle risorse, già destinate alla realizzazione delle infrastrutture di rilevanza regionale di cui al primo periodo ed ancora disponibili alla data di entrata in vigore della presente disposizione da impiegarsi per le medesime finalità.

In merito ai profili di quantificazioni, non si hanno osservazioni da formulare circa il compenso del commissario liquidatore. Delle società che potrebbero essere liquidate, al sussistere dei relativi presupposti, tre sono esterne al perimetro della p. a., mentre una (Concessioni Autostradali Lombarde s.p.a) è inclusa nell'"elenco Istat": in merito agli effetti finanziari dell'eventuale liquidazione di questa società risulta dunque necessario acquisire elementi conoscitivi al fine di verificare l'eventuale impatto sul conto economico.

²² Sulla copertura finanziaria recata dall'articolo 4, comma 3, del testo originario del decreto-legge in esame, si rammenta che nella seduta dello scorso 20 ottobre della V Commissione bilancio della Camera dei deputati il Governo aveva già confermato come il Fondo di conto capitale di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge n. 196 del 2009, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, recasse le occorrenti risorse disponibili - a fronte di un onere di 2 milioni di euro per l'anno 2021, di 30 milioni di euro per l'anno 2022 e di 5 milioni di euro per l'anno 2023 - e che l'utilizzo delle stesse non fosse suscettibile di compromettere la realizzazione di programmi di spesa già avviati dall'amministrazione interessata.

²³ Si tratta delle società miste regionali Autostrade del Lazio s.p.a., Autostrade del Molise s.p.a., Concessioni Autostradali Lombarde s.p.a. e Concessioni Autostradali Piemontesi s.p.a.

ARTICOLO 2, comma 2-septiesdecies

Manutenzione strade comunali di Roma

Le modifiche – introdotte in sede referente – stabiliscono che Roma Capitale è autorizzata a stipulare apposita convenzione con Anas s.p.a., in qualità di centrale di committenza, per l'affidamento di interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade comunali, da realizzare entro novanta giorni dalla sottoscrizione della convenzione. Per tale finalità e limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie di rilevanza europea²⁴, la selezione degli operatori economici da parte di Anas s.p.a. può avvenire nel rispetto del principio di rotazione e di altre specifiche condizioni. Per le finalità di cui al presente comma, Anas s.p.a. è altresì autorizzata ad utilizzare, ai sensi dell'articolo 1, comma 873, della legge 28 dicembre 2015, n. 208²⁵, le risorse già disponibili per interventi di manutenzione straordinaria nell'ambito del Contratto di programma tra l'ANAS Spa e il MIMS, nel limite di 5 milioni di euro.

In merito ai profili di quantificazioni non si hanno osservazioni da formulare, in quanto la norma dispone una specifica finalizzazione di risorse già destinate a spesa a legislazione vigente: ciò nel presupposto – sul quale appare comunque opportuna una conferma - che tali risorse risultino effettivamente disponibili, al netto di impegni assunti o programmati a valere sulle medesime risorse.

ARTICOLO 2, commi 4-bis e 4-ter

Piano nazionale di interventi nel settore idrico

Normativa vigente L'art. 1, co. 516-525, della legge di bilancio 2018 (n. 205/2017) reca la disciplina per l'adozione di un Piano nazionale di interventi nel settore idrico, articolato in due sezioni: sezione «acquedotti» e sezione «invasi». Il comma 521 stabilisce che gli interventi contenuti nel Piano nazionale di cui al comma 516 sono finanziati con le risorse disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la

²⁴ Di cui all'articolo 35 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.

²⁵ Tale norma stabilisce, fra l'altro, che l'ANAS Spa può utilizzare le risorse del fondo, di cui al comma 868 della medesima legge n. 208/2015, in relazione agli effettivi fabbisogni, per realizzare le opere incluse nel piano pluriennale di opere ovvero le ulteriori opere aventi carattere di emergenza. A tal fine l'ANAS Spa dà preventiva comunicazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che rilascia la relativa autorizzazione nei successivi trenta giorni, decorrenti dalla ricezione della comunicazione. Decorso infruttuosamente tale termine, l'ANAS Spa può comunque procedere, dandone tempestiva comunicazione al predetto Ministero. Il comma 868 citato prevede che le risorse iscritte nel bilancio dello Stato, a qualunque titolo destinate all'ANAS Spa, confluiscono in un apposito fondo da iscrivere nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

finanza pubblica, e che gli interventi compresi nel Piano possono essere assistiti dalla garanzia del Fondo di garanzia delle opere idriche di cui all'articolo 58 della legge n. 221/2015.

Le norme, intervenendo sull'articolo 1 della legge n. 205/2017, prevedono quanto segue (comma 4-*bis*):

- sostituzione del comma 516. La nuova formulazione disciplina il "Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza del settore idrico" stabilendo che debba essere adottato entro il 30 giugno 2022 (in luogo di entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore della legge). Il Piano è aggiornato ogni tre anni (in luogo di due anni), tenuto conto dello stato di avanzamento degli interventi.

La formulazione che si intende sostituire prevede, inoltre, una articolazione del Piano in due sezioni: sezione "acquedotti" e sezione "invasi";

- inserimento del comma 516-*bis*. Si prevede, tra l'altro, la definizione - entro il 28 febbraio 2022, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di criteri per l'aggiornamento del Piano nazionale, ivi inclusi quelli per l'assegnazione delle risorse degli stralci, sulla base di appositi indicatori (comma 516-*bis*, lettera *b*);
- inserimento del comma 516-*ter*. Il comma stabilisce che gli interventi finanziati con i DPCM del 17 aprile 2019 e del 1° agosto 2019 (che recano il primo stralcio degli interventi incluso nel Piano nazionale, rispettivamente sezione invasi e sezione acquedotti), sono inseriti nel Piano nazionale di cui al comma 516 e sono attuati e monitorati secondo le modalità previste nei medesimi decreti. Al fine di garantire il rispetto del cronoprogramma previsto dal PNRR, fino all'adozione del Piano nazionale, le risorse economiche già disponibili alla data di entrata in vigore della presente disposizione sono utilizzate tenuto conto dei procedimenti già avviati dal MIMS e dall'ARERA, per la programmazione di ulteriori stralci attuativi;
- sostituzione del comma 520. La nuova formulazione stabilisce che il MIMS effettui il monitoraggio dell'attuazione degli interventi del Piano nazionale e assicuri il sostegno e le misure di accompagnamento ai soggetti attuatori per la risoluzione di eventuali criticità nella programmazione e nella realizzazione degli interventi, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La formulazione vigente del comma 520, che si intende sostituire, attribuisce tali funzioni (monitoraggio e sostegno) all'ARERA;

- sostituzione del comma 525. La nuova formulazione, nel confermare le disposizioni applicative in caso di inerzia e di inadempimento degli impegni previsti da parte degli enti di gestione e degli altri soggetti responsabili, include nell'ambito applicativo gli interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse del PNRR, del Piano nazionale complementare (DL 59/2021), dagli articoli 9, 10 e 12 del DL 77/2021 (recanti attuazione degli interventi

del PNRR) e dal titolo II del medesimo decreto legge (poteri sostitutivi, superamento del dissenso e procedure finanziarie), nonché dal comma 520 del presente articolo;

- abrogazione dei commi 517 e 518, e modifiche ai commi 519 e 524.

Si tratta di coordinamenti formali, diretti a sostituire i riferimenti alla sezione "acquedotti" e sezione "invasi" con il riferimento al Piano nazionale di cui al comma 516. Ciò in quanto, per effetto della sostituzione del comma 516, il nuovo Piano nazionale non prevede più l'articolazione nelle predette due sezioni.

Si interviene inoltre sull'articolo 1, comma 155, della legge n. 145/2018, per finalità di coordinamento, in quanto viene soppresso il riferimento alla sezione "invasi" (comma 4-*ter*).

In merito ai profili di quantificazione, si evidenzia che la norma interviene sulla disciplina relativa al Piano nazionale di interventi nel settore idrico, che opera nel quadro di risorse disponibili a legislazione vigente.

In considerazione delle modifiche procedurali introdotte, andrebbe confermata la perdurante neutralità finanziaria della disciplina anche a seguito delle modifiche introdotte.

Andrebbe inoltre chiarito il riferimento, contenuto al comma 525 (come sostituito dalle modifiche in esame) agli interventi infrastrutturali finanziati con risorse del PNRR e del Piano nazionale complementare (PNC), precisando se si tratta soltanto di un'estensione di procedure ovvero se si intenda far rientrare anche tali interventi nel Piano nazionale per il settore idrico di cui al comma 516.

A tal fine, appare altresì necessario acquisire un quadro aggiornato del complesso delle risorse (e delle relative fonti) che saranno impiegate per l'attuazione del Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza del settore idrico nonché una conferma che il Piano così riformato continuerà ad operare nel limite delle risorse disponibili a legislazione vigente.

ARTICOLO 2, comma 4-*quater*

Disciplina delle dighe

Le norme – introdotte in sede referente – intervengono sull'articolo 6, comma 4-*quater*, della legge n. 166/2002²⁶, ribadendo che la vigilanza e l'autorizzazione per le "grandi dighe"

²⁶ Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti

sono di competenza del Ministero delle infrastrutture, mentre per le opere non rientranti nella competenza ministeriale provvedono le regioni e le province autonome.

In merito ai profili di quantificazione, andrebbero forniti elementi in merito alla sostenibilità economica, per gli enti territoriali, delle competenze attribuite in materia di dighe; per quanto riguarda le competenze ministeriali, andrebbe confermato che le stesse, in quanto già svolte a legislazione vigente, non comportino nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 2-bis

Individuazione di nuovi siti per i caselli autostradali al servizio delle stazioni per l'alta velocità

La norma, introdotta in sede referente, prevede che il Ministero delle infrastrutture proceda alla valutazione, sulla base di un'analisi di fattibilità tecnico-economica, dei siti per l'ubicazione dei caselli autostradali funzionali all'accesso alle stazioni ferroviarie per l'alta velocità e per l'alta capacità di prossima realizzazione.

I nuovi caselli, valutati sostenibili in relazione alla domanda di traffico, sono assentiti in concessione alle società e regolati mediante un atto aggiuntivo agli atti convenzionali vigenti.

In merito ai profili di quantificazione, andrebbero acquisite rassicurazioni circa la neutralità finanziaria, per l'ente concedente, della stipula di nuovi atti aggiuntivi alle convenzioni di concessione autostradale attualmente in corso. Inoltre, andrebbe chiarito se il Ministero competente possa procedere alle valutazioni richiamate dalla norma nel quadro delle risorse disponibili a legislazione vigente.

ARTICOLO 3, comma 9-bis

Autorità di regolazione dei trasporti

In merito ai profili di copertura, si evidenzia che il comma 9-bis dell'articolo 3, in considerazione degli effetti negativi determinati dall'emergenza epidemiologica sui fatturati degli operatori economici del settore dei trasporti nel 2020, autorizza, per l'esercizio finanziario 2022, l'Autorità di regolazione dei trasporti a fare fronte alla copertura delle minori entrate

derivanti dalla riduzione degli introiti connessi al contributo per il funzionamento della stessa Autorità versato dai citati operatori economici, ai sensi dell'articolo 37, comma 6, lettera b), del decreto-legge n. 201 del 2011, mediante l'utilizzo della quota non vincolata dell'avanzo di amministrazione accertato alla data del 31 dicembre 2020, provvedendo alla compensazione degli effetti finanziari, in termini di indebitamento e fabbisogno, pari a 3,7 milioni di euro per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione del Fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali (capitolo 7593 dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze). Al riguardo, appare necessaria una conferma da parte del Governo in merito alla effettiva disponibilità delle risorse utilizzate a compensazione a valere sul predetto Fondo, anche alla luce dell'utilizzo delle medesime risorse operato dall'articolo 6, comma 7, del provvedimento in esame.

ARTICOLO 3, comma 9-ter

Tratta ferroviaria Torino-Lione

Le modifiche – introdotte in sede referente – estendono le aree considerate di interesse strategico nazionale, ai fini della realizzazione della Tratta ferroviaria Torino-Lione.

Si ricorda che l'articolo 19, comma 1, della legge 183/2011 (Legge finanziaria 2012) al fine di assicurare la realizzazione della Tratta ferroviaria Torino-Lione e garantire lo svolgimento dei lavori relativi al cunicolo esplorativo de La Maddalena, dispone che i siti della Galleria del comune di Chiomonte, individuati per l'installazione del tunnel di base della predetta linea, costituiscono aree di interesse strategico nazionale.

Alla norma non erano stati ascritti effetti finanziari.

Si rammenta in proposito che, ai sensi del comma 2 del medesimo articolo 19, alle aree definite di interesse strategico nazionale è applicabile la disciplina penale di cui all'articolo 682 cod. pen. (ingresso arbitrario in luoghi ove l'accesso è vietato nell'interesse militare dello Stato).

In merito ai profili di quantificazione, si evidenzia che la disposizione amplia le aree considerate di interesse strategico nazionale ai fini della realizzazione della Tratta ferroviaria Torino-Lione; considerato che alla disposizione che ha originariamente delimitato tali aree non sono stati ascritti effetti finanziari e che il suo ampliamento sembra incidere su profili di carattere procedurale ed ordinamentale, non si hanno osservazioni da formulare.

ARTICOLO 4, commi da 1-bis a 1-quinquies

Autorità nazionale nell'ambito del sistema di interfaccia unica marittima europea

Le norme designano il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili-Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto-Guardia costiera²⁷ quale Autorità nazionale competente che agisce come coordinatore nazionale per l'interfaccia unica marittima europea. Con decreto interministeriale sono definite le modalità delle funzioni di coordinamento spettanti all'Autorità per l'applicazione del regolamento (UE) 2019/1239 da parte delle autorità interne competenti e le forme della loro cooperazione per assicurare la distribuzione dei dati e la connessione con i pertinenti sistemi delle altre autorità (commi 1-bis e 1-ter).

Per la realizzazione e l'aggiornamento dell'interfaccia unica marittima europea, nonché per l'ammodernamento della componente informatica e al fine di assicurare protocolli e misure di cybersicurezza del sistema è riconosciuto all'Autorità in parola un contributo di 8 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024 e 12 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2036, cui si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo speciale di conto capitale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (commi 1-quater e 1-quinquies).

In merito ai profili di quantificazione, si prende preliminarmente atto che lo stanziamento per la realizzazione e l'aggiornamento dell'interfaccia unica marittima europea è configurato quale limite di spesa. Tuttavia, alla luce dei nuovi compiti attribuiti dalla norma alla Guardia costiera, quale Autorità nazionale competente che agisce come coordinatore nazionale per l'interfaccia unica marittima europea, andrebbero acquisiti i dati e le ipotesi sottostanti la determinazione di detto limite di spesa al fine di verificare la congruità del medesimo stanziamento rispetto ai nuovi adempimenti posti a carico della predetta struttura. Andrebbe inoltre verificata l' idoneità di uno stanziamento limitato nel tempo a fronte dell'attribuzione di compiti di carattere permanente. Si osserva inoltre che, a fini di copertura, è previsto l'utilizzo di risorse in conto capitale a fronte di attività che, teoricamente, potrebbero includere anche spese di carattere corrente. In ordine ai suindicati profili andrebbero acquisiti elementi di valutazione.

²⁷ Come indicato all'articolo 2, comma 1, lettera *m*), del D. Lgs. 196/2005.

In merito ai profili di copertura, si rileva che il comma 1-*quinquies* dell'articolo 4 prevede agli oneri derivanti dalla concessione al Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto-Guardia costiera²⁸ di un contributo di 8 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024 e di 12 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2036, destinato alla realizzazione e all'aggiornamento dell'interfaccia unica marittima europea di cui al regolamento (UE) 2019/1239²⁹, mediante riduzione, in misura pari a 8 milioni di euro per l'anno 2022 e a 12 milioni di euro a decorrere dall'anno 2023³⁰, delle proiezioni dell'accantonamento del fondo speciale di conto capitale, relativo al bilancio 2021-2023, di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Al riguardo, si segnala che il predetto accantonamento reca comunque le occorrenti disponibilità, anche alla luce degli ulteriori utilizzi previsti dagli articoli 1, comma 6-*quater*, 2, commi 2-*quater* e 2-*quinquies*, e 4, comma 3 *quinquies*.

Da un punto di vista formale, appare infine necessario introdurre un'apposita disposizione volta ad autorizzare il Ministro dell'economia e delle finanze ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

ARTICOLO 4, comma 1-*sexies*

Fondo per la rimozione delle navi e dei relitti

Normativa vigente. L'articolo 1, commi da 728 a 732, della legge di bilancio per il 2021 ha istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un Fondo, con una dotazione pari a 2 milioni di euro per l'anno 2021 e 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, finalizzato alla parziale copertura dei costi sostenuti dalle Autorità di sistema portuale per la rimozione delle navi, delle navi abbandonate e dei relitti fino a un massimo del cinquanta per cento. Una quota del fondo, pari a 1,5 milioni di euro per l'anno 2021 e 3 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, è finalizzata alla rimozione, demolizione e vendita, anche solo parziale, di navi, galleggianti, compresi i sommergibili, radiati dalla Marina militare presenti nelle aree portuali militari di Augusta, Taranto e La Spezia per i quali la Forza armata resta autorità competente.

²⁸ Tale Comando risulta incardinato presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

²⁹ L'onere include altresì le spese per l'ammodernamento della componente informatica, anche al fine di assicurare protocolli e misure di cybersicurezza del sistema.

³⁰ Infatti, poiché l'onere massimo si colloca oltre il triennio in corso, esso viene prudenzialmente imputato con decorrenza dall'ultimo anno del triennio medesimo.

Per tali finalità, le Autorità di sistema portuale sono autorizzate a sostenere i costi necessari, anche istruttori, per pervenire alla rimozione delle navi, delle navi abbandonate e dei relitti ferma restando ogni iniziativa utile al loro contenimento, in particolare, quando vi siano le condizioni per la vendita della nave ai fini del successivo reimpiego.

Alle disposizioni di legge è stata data attuazione con il DM 2 settembre 2021 ("Fondo per la rimozione delle navi, delle navi abbandonate e dei relitti") che ha previsto una procedura volta ad assicurare l'osservanza del limite di spesa.

Le norme chiariscono le definizioni di "nave abbandonata" e di "relitto", al fine di accedere alle risorse del Fondo di cui all'articolo 1, commi 728 e 729, della L. 178/2020, finalizzato alla parziale copertura dei costi sostenuti dalle Autorità di sistema portuale per la rimozione delle navi, delle navi abbandonate e dei relitti, fino a un massimo del 50 per cento dei predetti costi.

In particolare, le disposizioni chiariscono che per "nave abbandonata" si intende qualsiasi nave per la quale, verificata l'assenza di gravami registrati, di crediti privilegiati non registrati e di procedure fallimentari o altre procedure di natura concorsuale pendenti, l'armatore e l'eventuale proprietario non ponga in essere alcun atto relativamente agli obblighi verso lo Stato costiero, il raccomandatario marittimo e l'equipaggio e siano decorsi sessanta giorni dalla notifica della diffida adottata dall'Autorità di sistema portuale.

Le disposizioni chiariscono altresì che per "relitto" si intende una nave sommersa o semisommersa, o qualsiasi parte di essa, inclusi gli arredi.

In merito ai profili di quantificazione, non si formulano osservazioni tenuto conto che: il Fondo cui la norma fa riferimento opera comunque nel quadro di un limite di spesa (la cui osservanza è presidiata, fra l'altro, dalla procedura prevista dal decreto ministeriale attuativo); la definizione di "relitto" riprende (salvo modificazioni non rilevanti) quella già fissata dal decreto attuativo ai fini dell'accesso ai finanziamenti; l'introduzione della definizione di "nave abbandonata", anche nell'ipotesi in cui risultasse astrattamente idonea ad incrementare il novero delle attività e dei progetti ammissibili a contributo, comunque non inciderebbe sulla spesa totale annualmente effettuabile ma, al più, sulla ripartizione della stessa fra diverse richieste di contributo.

ARTICOLO 4, commi da 1-septies a 1-novies

Programmazione e realizzazione delle opere portuali

Le norme – inserite in sede referente – modificano l'articolo 5 della L. 84/1994, in materia di programmazione e realizzazione delle opere portuali mediante il documento di programmazione strategica di sistema (DPSS) e il Piano regolatore portuale (PRP).

In particolare, le disposizioni:

- sopprimono il riferimento al Piano regolatore di sistema portuale definito, a legislazione vigente, come lo strumento di pianificazione del sistema dei porti ricompresi nelle circoscrizioni territoriali delle Autorità di sistema portuale;
- prevedono che il DPSS individui anche i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale, nonché gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema;
- prevedono che il DPSS, adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale e sottoposto, al parere di ciascun comune e regione territorialmente interessati, sia approvato dal MIMS.

A legislazione vigente il Documento è adottato dal Comitato di gestione e approvato dalla regione, previa intesa con il Ministero;

- dispongono che la pianificazione delle aree portuali e retro-portuali sia di competenza esclusiva dell'Autorità di sistema portuale, che vi provvede mediante l'approvazione del Piano regolatore portuale (PRP);
- prevedono che, ai fini dell'adozione degli strumenti urbanistici relativi ai collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario, nonché agli attraversamenti del centro urbano rilevanti ai fini dell'operatività del porto individuati nel DPSS, l'ente competente provveda previa acquisizione dell'intesa con l'Autorità di sistema portuale;
- dispongono che, nel caso dei porti in cui siano tuttora in vigore PRP approvati prima dell'entrata in vigore del provvedimento in esame, nelle more dell'approvazione del nuovo PRP il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale possa definire, in via transitoria, la destinazione funzionale di alcune aree. In tale caso il piano operativo è soggetto a specifica approvazione da parte del MIMS e alla procedura di verifica di assoggettabilità a valutazione ambientale strategica (VAS);
- dispongono che gli ambiti portuali siano equiparati alle zone "B" previste dal DM 2 aprile 1968, n. 1444, ai fini dell'applicabilità della disciplina stabilita dall'articolo 142, comma 2, del Codice dei beni culturali (D.Lgs. 42/2004), in materia di deroghe alle disposizioni relative alle aree di interesse paesaggistico. Le regioni adeguano il

proprio piano territoriale paesistico regionale entro il termine perentorio di quarantacinque giorni dall'approvazione del DPSS;

- definiscono il PRP come un piano territoriale di rilevanza statale che rappresenta l'unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel proprio perimetro di competenza. Il Piano è adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale e inviato per il parere al comune e alla regione interessati, nonché al MIMS. Successivamente è approvato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale entro quaranta giorni decorrenti dalla conclusione della procedura di VAS.

Le modifiche all'articolo 5 della L. 84/1994 non si applicano ai DPSS approvati antecedentemente alla data di entrata in vigore del provvedimento in esame. Le regioni adeguano i propri ordinamenti entro tre mesi dalla data di entrata in vigore del provvedimento in esame.

Le Autorità di sistema portuale indicano al MIMS e alle regioni le aree portuali e retroportuali potenzialmente destinabili all'ubicazione delle piattaforme logistiche intermodali e all'ubicazione dei punti di scambio intermodale, nonché le aree potenzialmente destinabili alla costruzione di caselli autostradali funzionali alle nuove stazioni ferroviarie dell'alta velocità e dell'alta capacità.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva che le disposizioni in esame modificano in parte gli strumenti, le procedure e le attribuzioni relative alla programmazione e alla realizzazione delle opere in ambito portuale, con misure che appaiono a prevalente carattere ordinamentale. Ciò premesso, atteso che dette modifiche rafforzano le competenze in capo alle Autorità di sistema portuale, soggetti ricompresi nel perimetro delle amministrazioni pubbliche ai fini del conto economico, appare utile acquisire conferma che agli adempimenti aggiuntivi rispetto a quelli previsti a legislazione vigente le suddette autorità possano far fronte nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

ARTICOLO 4, comma 2, lettera b) e b-bis)

Autorità di sistema portuale

Le modificazioni includono il porto di Saline nell'ambito dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto e il porto di Licata nell'ambito dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale.

In merito ai profili di quantificazione, si ricorda che, in via generale, l’inserimento di nuovi porti nelle Autorità di sistema portuale (ASP) o il loro trasferimento è stato costantemente considerato finanziariamente neutrale, come confermato dal Governo, da ultimo, nel corso dell’esame parlamentare del medesimo art. 4, comma 2, del provvedimento in esame.

Si rinvia alla Nota di verifica delle quantificazioni riferita al testo originario del provvedimento in esame (Dossier n. 379 del 5 ottobre 2021) e alla raccolta dei precedenti ivi esposta, nonché alla Nota MEF del 12 ottobre 2021, messa a disposizione della V Commissione.

Tuttavia, nel caso in esame, in assenza di relazione tecnica riferita agli emendamenti, sarebbe comunque utile acquisire dal Governo una conferma che anche l’inserimento di un nuovo porto in ciascuna delle due ASP interessate non comporti nuovi o maggiori oneri per gli enti che vedono ampliato l’ambito di riferimento delle proprie competenze.

ARTICOLO 4, commi 3-*bis* e 3-*quinq*ues

Veicoli adibiti a servizi di trasporto pubblico locale

Le norme vietano su tutto il territorio nazionale la circolazione di specifici veicoli a motore delle categorie M2 e M3, adibiti a servizi di trasporto pubblico locale, alimentati a benzina o gasolio (comma 3-*bis*).

In particolare, si vieta la circolazione dei veicoli:

- Euro 1, a decorrere dal 30 giugno 2022;
- Euro 2, a decorrere dal 1° gennaio 2023;
- Euro 3, a decorrere dal 1° gennaio 2024.

Al fine di contribuire al rinnovo dei veicoli, per l’acquisto di mezzi su gomma ad alimentazione alternativa da adibire ai servizi di trasporto pubblico locale, è autorizzata la spesa di 5 milioni di euro per l’anno 2022 e di 7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2035. Con decreto interministeriale sono stabiliti i criteri e le modalità per l’assegnazione e il riparto dei contributi in favore di regioni e province autonome. Con il medesimo decreto sono altresì stabiliti i cronoprogrammi di utilizzo e le modalità di revoca delle risorse in caso di mancato rispetto dei termini di utilizzo previsti (commi 3-*ter* e 3-*quater*).

Ai relativi oneri, pari a 5 milioni di euro per l’anno 2022 e a 7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2035, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di conto capitale relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (comma 3-*quinq*ues).

In merito ai profili di quantificazione, non vi sono osservazioni da formulare circa il contributo per l'acquisto di mezzi su gomma ad alimentazione alternativa da adibire ai servizi di trasporto pubblico locale, atteso che il relativo onere è limitato allo stanziamento previsto. Ciò premesso, appare necessario acquisire dati ed elementi di valutazione circa gli oneri derivanti dalla sostituzione – eventualmente in anticipo rispetto a programmi di spesa già previsti a legislazione vigente - dei veicoli utilizzati dagli enti locali per il trasporto pubblico, interessati dal divieto di circolazione previsto: ciò al fine di verificare in quale misura gli stessi possano essere fronteggiati con i contributi previsti dalle disposizioni in esame.

In merito ai profili di copertura, si evidenzia che l'articolo 4, comma 3-*quinquies*, provvede agli oneri - pari a 5 milioni di euro per l'anno 2022 e a 7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2035 - derivanti dall'autorizzazione di spesa di cui al precedente comma 3-*quater*, da destinare all'acquisto di mezzi su gomma ad alimentazione alternativa da adibire ai servizi di trasporto pubblico locale mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dell'accantonamento del fondo speciale di conto capitale di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, relativo al bilancio 2021-2023.

Al riguardo non si hanno osservazioni da formulare, posto che il predetto accantonamento reca le occorrenti disponibilità, anche alla luce degli ulteriori utilizzi previsti dagli articoli 1, comma 6-*quater*, 2, commi 2-*quater* e 2-*quinquies*, e 4, comma 1-*quinquies*.

Da un punto di vista formale, invece, appare necessario introdurre, analogamente a quanto già indicato in relazione al comma 1-*quinquies* del medesimo articolo 4, un'apposita disposizione volta ad autorizzare il Ministro dell'economia e delle finanze ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

ARTICOLO 4, comma 4-*bis*

Benefici contributivi per le imprese armatoriali

Normativa vigente. L'articolo 88, comma 1, del DL 104/2020 ha esteso, a decorrere dal 1° agosto 2020 e fino al 31 dicembre 2021, alle imprese armatoriali delle unità o navi iscritte nei registri nazionali che esercitano attività di cabotaggio, di rifornimento dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione ed ai

consumi di bordo delle navi, nonché adibite a deposito ed assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali, i benefici contributivi già riconosciuti alle imprese armatrici per il personale imbarcato su navi iscritte nel Registro internazionale, di cui all'articolo 6, comma 1, del DL 457/1997.

Complessivamente a tale disposizione, oggetto di due proroghe (articolo 1, comma 664, lettera a), della L. 178/2020 e articolo 73, comma 7, del DL 73/2001), sono state ascritte minori entrate contributive valutate in 28 milioni di euro per il 2020, in 84 milioni per il 2021 e in 7 milioni di euro per il 2022.

Le norme modificano l'articolo 88, comma 1, intervenendo sulla platea potenzialmente beneficiaria dell'estensione dei benefici contributivi di cui all'articolo 6, comma 1, del DL 457/1997, concessi per il periodo 1° agosto 2020-31 dicembre 2021.

In particolare:

- in luogo delle imprese con unità e navi iscritte nei registri nazionali, le imprese armatoriali interessate dai benefici sono quelle con sede legale ovvero aventi stabile organizzazione nel territorio italiano che utilizzano navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo;
- i benefici contributivi sono riferiti al personale marittimo imbarcato sulle suddette unità navali.

In merito ai profili di quantificazione, si osserva che le disposizioni in esame, includendo tra le imprese armatoriali che possono beneficiare dei benefici contributivi di cui all'articolo 6, comma 1, del DL 457/1997 quelle che utilizzano navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, hanno l'effetto di estendere la platea di riferimento della disposizione. Si evidenzia che tale estensione è suscettibile di determinare un ampliamento degli oneri per minori entrate contributive, a fronte dei quali non viene prevista una modifica della quantificazione e copertura degli oneri imputati alla norma attualmente vigente. Ai fini della determinazione dell'impatto finanziario della modifica in esame, andrebbe inoltre chiarito a quale periodo contributivo debba intendersi riferita la predetta estensione dell'ambito applicativo della vigente agevolazione.

In considerazione di quanto rappresentato, appare quindi necessario acquisire dal Governo dati ed elementi circa gli effetti finanziari della disposizione.

ARTICOLO 4, commi 4-ter e 4-quater

Gestione governativa Laghi Maggiore, di Garda e di Como

Le norme modificano l'articolo 1 della L. 614/1957, riguardante la sistemazione dei servizi pubblici di linea di navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como (comma 4-ter).

Le modifiche:

- prevedono che il gestore dei servizi pubblici di navigazione sui laghi di Garda, Maggiore e di Como sia nominato dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e scelto fra i funzionari dell'Amministrazione dello Stato in servizio per un periodo di tre anni e rinnovabile per una sola volta (a legislazione vigente non sono previste limitazioni di durata e di rinnovo);
- dispongono che per la determinazione del trattamento economico riconosciuto al gestore si applicano le previsioni di cui all'articolo 23-ter, comma 1, del DL 201/2011.

L'articolo 23-ter, comma 1, del DL 201/2011 ha previsto che con DPCM sia definito il trattamento economico annuo onnicomprensivo di chiunque riceva a carico delle finanze pubbliche emolumenti o retribuzioni nell'ambito di rapporti di lavoro dipendente o autonomo con pubbliche amministrazioni statali, stabilendo come parametro massimo di riferimento il trattamento economico del primo presidente della Corte di cassazione.

Al fine di potenziare il servizio esercito dalla Gestione Governativa Laghi Maggiore, di Garda e di Como, è inoltre riconosciuto un contributo in favore della predetta gestione governativa di euro 2.500.000 per l'anno 2021, cui si provvede mediante corrispondente riduzione, per l'anno 2021, dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 19-ter, comma 23, del DL 135/2009 (comma 4-quater).

L'articolo 19-ter, comma 23, del DL 135/2009 autorizza la spesa di 184.942.251 euro a decorrere dal 2010 al fine di garantire il livello dei servizi marittimi erogati da Tirrenia di navigazione S.p.a., Siremar-Sicilia Regionale Marittima S.p.a., Saremar-Sardegna Regionale Marittima S.p.a., Toremar-Toscana Regionale Marittima S.p.a., Caremar-Campania Regionale Marittima S.p.a..

In merito ai profili di quantificazione, non vi sono osservazioni da formulare con riguardo alle modifiche relative al gestore dei servizi pubblici di navigazione sui laghi di Garda, Maggiore e di Como, attesa la natura ordinamentale delle disposizioni riguardante i requisiti di nomina e preso atto che l'applicazione dell'articolo 23-ter, del DL 201/2011 per il trattamento riconosciuto al gestore costituisce la previsione di un tetto di spesa.

Riguardo al contributo riconosciuto alla Gestione governativa Laghi Maggiore, di Garda e di Como, non vi sono osservazioni da formulare per quanto riguarda i criteri di quantificazione, atteso che gli oneri sono limitati allo stanziamento previsto.

Appare invece necessario acquisire conferma che la copertura degli oneri, pari a 2,5 milioni di euro per il 2021, a valere sul contributo riconosciuto dallo Stato per lo svolgimento dei servizi di navigazione nelle regioni Toscana, Sardegna, Sicilia e Campania, non pregiudichi lo svolgimento di altri servizi programmati a valere sulle medesime risorse.

In merito ai profili di copertura, si rileva che il comma 4-*quater* dell'articolo 4 prevede agli oneri derivanti dalla concessione di un contributo, nella misura di 2,5 milioni di euro per l'anno 2021, alla Gestione governativa Laghi Maggiore, di Garda e di Como, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 19-*ter*, comma 23, del decreto-legge n. 135 del 2009. Al riguardo, si osserva in via preliminare che tale ultima disposizione si limita a richiamare, per finalità di copertura, gli oneri, complessivamente pari a 184.942.251 euro a decorrere dal 2010, derivanti dallo stanziamento delle risorse necessarie a garantire il livello dei servizi erogati - sulla base delle rispettive convenzioni e contratti di servizio - dalle società di navigazione Tirrenia, Siremar, Saremar, Toremar e Caremar, mentre l'effettiva autorizzazione di spesa è contenuta nel precedente comma 16, lettere da *a*) a *e*), del medesimo articolo 19-*ter*, che reca anche la puntuale ripartizione delle risorse tra le cinque diverse compagnie di navigazione interessate dalla norma³¹.

In tale quadro, andrebbe pertanto acquisito un chiarimento del Governo in merito all'opportunità di riferire l'autorizzazione di spesa oggetto di riduzione al predetto comma 16, anziché al comma 23, del citato articolo 19-*ter*, come invece attualmente stabilito nel testo,

³¹ In particolare, sono attribuiti: alla Tirrenia SpA euro 72.685.642; alla Siremar SpA euro 55.694.895; alla Saremar SpA euro 13.686.441; alla Toremar SpA euro 13.005.441; alla Caremar SpA euro 29.869.832 (ulteriormente suddivisi, a seguito della cessione alla regione Lazio del ramo d'azienda per l'esercizio dei collegamenti con l'arcipelago pontino, in euro 19.839.226 per il ramo Campania e in euro 10.030.606 per il ramo Lazio).

ciò anche al fine eventualmente di precisare la singola voce o le voci di finanziamento da cui si presume attingere le risorse utilizzate a copertura³².

Inoltre, appare necessario che il Governo fornisca una rassicurazione in merito al fatto che l'utilizzo delle risorse in questione non sia comunque suscettibile di compromettere la realizzazione delle finalità cui le stesse risultano preordinate.

ARTICOLO 4, comma 5, lettera a)

Disposizioni in materia di lavoro portuale e di trasporti marittimi

Normativa vigente. L'articolo 4, comma 5, lettera a) dell'AC 3278, di conversione del DL 121/2021, ha modificato l'articolo 199, comma 1, del DL 34/2020, estendendo anche al 2021 la facoltà per le Autorità di sistema portuale e l'Autorità portuale di Gioia Tauro, di disporre, compatibilmente con le proprie disponibilità di bilancio, la riduzione dell'importo dei canoni concessori e di quelli relativi alle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, dovuti in relazione agli anni 2020 e 2021. La riduzione può essere riconosciuta anche per i canoni dovuti fino alla data del 31 luglio 2021, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2021 e il 31 luglio 2021, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019. A tal scopo le suddette Autorità possono utilizzare il proprio avanzo di amministrazione, limitatamente all'anno 2020.

Le norme modificano l'articolo 4, comma 5, lettera a), numero 3, estendendo dal 31 luglio al 15 dicembre 2021 il termine fino al quale può essere riconosciuta la riduzione dei canoni concessori in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019. La riduzione del fatturato deve registrarsi nel periodo ricompreso tra il 1° gennaio e il 15 dicembre 2021, termine così prorogato dalla disposizione in esame rispetto a quello del 31 luglio 2021 fissato dal testo originario dell'articolo 5 del provvedimento in esame.

In merito ai profili di quantificazione, non vi sono osservazioni da formulare con riferimento alla facoltà di ridurre i canoni da parte delle Autorità di sistema portuale e

³² In senso conforme alla ipotesi qui prospettata si vedano, in particolare, le rideterminazioni in riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 19-ter, comma 16, del decreto-legge n. 135 del 2009 disposte, rispettivamente, dall'articolo 1, comma 78, della legge n. 147 del 2013 (con riferimento alla lettera e) del citato comma 16) e dall'articolo 1, comma 631, della legge n. 208 del 2015 (con riferimento alla lettera e) del medesimo comma 16).

dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, atteso che la norma originaria subordina tale facoltà alla compatibilità con le relative disponibilità di bilancio.

ARTICOLO 4, commi da 5-*bis* a 5-*quater*

Disposizioni in materia di lavoro portuale e di trasporti marittimi

Normativa vigente L'art. 199, co. 1, lettera *b*) del DL 34/2020 stabilisce che, in considerazione del calo dei traffici nei porti per l'emergenza COVID, le Autorità di sistema portuale e l'Autorità portuale di Gioia Tauro sono autorizzate a corrispondere un contributo, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, al soggetto fornitore di lavoro portuale. La norma individua i criteri per la determinazione del predetto contributo.

Le norme autorizzano, per le finalità di cui all'articolo 199, comma 1, lettera *b*) del DL 34/2020, l'erogazione di un ulteriore contributo da parte dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale in favore al soggetto fornitore di lavoro portuale di cui all'art. 17³³ della legge n. 84/1994. Il contributo è riconosciuto nel limite massimo di spesa fissato in 1 milione di euro per il 2021 (comma 5-*bis*).

Nell'ambito del suddetto limite di spesa, il contributo è calcolato in misura pari a 90 euro per ciascuna giornata di lavoro prestata in meno nell'anno 2020 rispetto al corrispondente mese del 2019 per cause riconducibili all'emergenza COVID.

Ai relativi oneri, pari a 1 milione di euro per il 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma Fondi di riserva e speciali della missione Fondi da ripartire dello stato di previsione del MEF, utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (comma 5-*ter*).

Si autorizza il MEF ad apportare le occorrenti variazioni di bilancio (comma 5-*quater*).

In merito ai profili di quantificazione, non si formulano osservazioni tenuto conto che gli oneri recati dalla norma sono limitati alla spesa autorizzata.

In merito ai profili di copertura, si evidenzia che il comma 5-*ter* dell'articolo 4 provvede agli oneri derivanti dal comma 5-*bis* del medesimo articolo, che autorizza l'Autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale a corrispondere un ulteriore contributo al soggetto

³³ Disciplina della fornitura del lavoro portuale temporaneo.

fornitore di lavoro portuale, pari a 1 milione di euro per l'anno 2021, mediante corrispondente riduzione dell'accantonamento del fondo speciale di parte corrente di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, relativo al bilancio 2021-2023.

Al riguardo non si hanno osservazioni da formulare, posto che il predetto accantonamento reca le occorrenti disponibilità.

ARTICOLO 4, commi 6-bis e 6-ter

Rifinanziamento Fondo per le vittime dell'amianto

Le norme – introdotte in sede referente – rifinanziano per 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021-2030 il Fondo per le vittime dell'amianto, istituito dall'articolo 1, comma 278, della legge n. 208/2015.

Si ricorda che l'articolo 1, comma 278, della legge 208/2015 (Legge di stabilità 2016) istituisce nello stato di previsione del Ministero del lavoro e delle politiche sociali il Fondo per le vittime dell'amianto, in favore degli eredi di coloro che sono deceduti a seguito di patologie asbesto-correlate per esposizione all'amianto nell'esecuzione delle operazioni portuali attuate per realizzare la cessazione dell'impiego dell'amianto, con una dotazione di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2016 al 2020. Il Fondo concorre al pagamento, in favore dei superstiti di coloro che sono deceduti per le patologie asbesto-correlate, di quanto agli stessi superstiti è dovuto a titolo di risarcimento del danno, patrimoniale e non patrimoniale, come liquidato con sentenza esecutiva o con verbale di conciliazione giudiziale. Le procedure e le modalità di erogazione delle prestazioni sono stabilite con decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

Le norme prevedono inoltre che delle risorse del predetto fondo si possono avvalere anche le Autorità di sistema portuale soccombenti in sentenze esecutive, o comunque parti debentrici in verbali di conciliazione giudiziale, aventi ad oggetto risarcimenti liquidati in favore di superstiti di coloro che sono deceduti per le patologie asbesto-correlate, ivi inclusi coloro che non erano dipendenti diretti delle cessate organizzazioni portuali.

La norma di copertura dispone che all'onere, pari a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2021 al 2030, si provvede a valere sul Fondo sociale per l'occupazione e la formazione³⁴.

In merito ai profili di quantificazione, si segnala che la norma estende agli anni 2021-2030 l'operatività del Fondo per le vittime per l'amianto confermando (rispetto alla legislazione

³⁴ Istituito dall'articolo 18, comma 1, lettera a), del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 2/2009

vigente), con apposito rifinanziamento, la dotazione di 10 milioni di euro annui. Inoltre, le norme in esame estendono l'ambito dei soggetti che possono avvalersi delle risorse del Fondo includendovi le Autorità di sistema portuale soccombenti in sentenze esecutive, o comunque parti debitorie in verbali di conciliazione giudiziale, aventi ad oggetto risarcimenti liquidati in favore di superstiti di coloro che sono deceduti per le patologie asbesto-correlate. In proposito, andrebbero acquisiti dati ed elementi di valutazione volti a suffragare la congruità delle risorse del Fondo in considerazione delle nuove finalità e di quelle proprie del Fondo, già previste dalla legislazione vigente fino al 2020 e prorogate dalla norma in esame.

Con riferimento alla norma di copertura andrebbe acquisita una conferma circa la disponibilità delle risorse del Fondo sociale per l'occupazione e la formazione e che le medesime non siano impegnate per l'attuazione di interventi già previsti a legislazione vigente.

In merito ai profili di copertura, si evidenzia che il comma 6-ter dell'articolo 4 prevede agli oneri derivanti dal rifinanziamento di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2021 al 2030 del Fondo per le vittime dell'amianto, di cui all'articolo 1, comma 278, della legge n. 208 del 2015, a valere sul Fondo sociale per l'occupazione e la formazione, di cui all'articolo 18, comma 1, lettera a), del decreto-legge n. 185 del 2008 (capitolo 2230 dello stato di previsione del Ministero del lavoro e delle politiche sociali).

Al riguardo, appare necessaria una conferma da parte del Governo in merito alla disponibilità delle risorse utilizzate a copertura a valere sul predetto Fondo e alla circostanza che il loro utilizzo non sia suscettibile di pregiudicare la realizzazione di interventi eventualmente già programmati a valere sulle medesime risorse. Appare necessario, altresì, un chiarimento da parte del Governo in merito alla idoneità della riduzione del citato Fondo, nell'ammontare indicato nella norma, a garantire la necessaria copertura degli effetti finanziari non solo in termini di saldo netto da finanziare ma anche di fabbisogno e indebitamento netto.

ARTICOLO 4, comma 6-*quater*

Riutilizzo di materiali derivanti dall'escavo di fondali di aree portuali e marino-costiere

Le norme, introdotte in sede referente, intervengono sull'articolo 184-*quater* del D.lgs. n. 152/2006³⁵, che disciplina l'utilizzo dei materiali di dragaggio.

In particolare, si prevede la possibilità per le amministrazioni competenti di autorizzare, previa caratterizzazione dei materiali derivanti dall'escavo di fondali di aree portuali e marino-costiere condotta secondo la disciplina vigente, il riutilizzo dei predetti materiali in ambienti terrestri e marino-costieri anche per singola frazione granulometrica ottenuta a seguito di separazione con metodi fisici (nuovo comma 5-*bis*).

Con decreto del Ministro della transizione ecologica sono adottate le norme tecniche che disciplinano le opzioni di riutilizzo dei sedimenti di dragaggio e di ogni loro singola frazione granulometrica secondo le migliori tecnologie disponibili (nuovo comma 5-*ter*).

In merito ai profili di quantificazione, non si formulano osservazioni in considerazione del carattere prevalentemente ordinamentale della norma.

ARTICOLO 6, commi 9-*bis* e 9-*ter*

Disposizioni in materia di Ente nazionale dell'aviazione civile (ENAC)

La norma autorizza l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) ad “istituire, nell'ambito della propria dotazione organica, 5 unità di personale di livello dirigenziale di prima fascia” - da selezionare, in sede di prima applicazione, mediante concorso per titoli ed esami – “con iscrizione nel bilancio dell'Ente del relativo Fondo e trasferimento delle risorse destinate al trattamento di pari unità di personale dirigenziale di seconda fascia” (comma 9-*bis*). Ai relativi oneri, pari a 240 mila euro annui a decorrere dal 2022, si provvede a valere sulle risorse disponibili nel bilancio di ENAC. Alla compensazione degli effetti finanziari, in termini di fabbisogno e di indebitamento netto, entro il limite di 240.000 euro annui a decorrere dal 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente riferito al Ministero dell'economia (comma 9-*ter*).

In merito ai profili di quantificazione, appare opportuno acquisire dati ed elementi di valutazione volti a chiarire la portata applicativa della disposizione che sembra finalizzata ad autorizzare, nell'ambito della dotazione organica di ENAC, la selezione e la conseguente

³⁵ Norme in materia ambientale.

assunzione di 5 dirigenti generali, nonché il trasferimento nel bilancio del medesimo ente di risorse destinate al "trattamento di pari unità di personale dirigenziale di seconda fascia". Stante il tenore della disposizione, in assenza di ulteriori elementi testuali, non appare possibile verificare la stima dei relativi oneri che vengono dalla stessa indicati in misura pari ad euro 240.000 annui a decorrere dal 2022. Si rileva, altresì, che la configurazione dei suddetti oneri come limiti massimi di spesa richiederebbe che anche il correlato numero di unità da reclutare venisse determinato entro un limite massimo anziché in un numero determinato di unità. Quanto alla copertura a valere sul bilancio di ENAC, si rileva preliminarmente che tale forma di copertura non rientra tra quelle tassativamente indicate dall'art. 17, comma 1, della legge n. 196/2009 in materia di contabilità e finanza pubblica. Tanto premesso, andrebbero in ogni caso acquisiti elementi di valutazione in ordine all'effettiva possibilità di ricorso alla stessa anche in considerazione del carattere permanente e non comprimibile degli oneri in questione, la cui natura non appare in linea di principio compatibile con l'utilizzo di disponibilità di bilancio.

In merito ai profili di copertura, si evidenzia che il comma 9-*ter* dell'articolo 6 prevede alla compensazione degli effetti finanziari in termini di fabbisogno e di indebitamento netto derivanti dal comma 9-*bis* del medesimo articolo, che autorizza l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) ad istituire cinque unità di personale di livello dirigenziale di prima fascia, per un importo pari a 240.000 euro annui a decorrere dall'anno 2022, mediante corrispondente riduzione dell'accantonamento del fondo speciale di parte corrente di competenza del Ministero dell'economia e delle finanze, relativo al bilancio 2021-2023.

Al riguardo non si hanno osservazioni da formulare, posto che il predetto accantonamento reca le occorrenti disponibilità.

ARTICOLO 7-bis

Istituzione della Giornata nazionale "Per non dimenticare"

La norma – introdotta in sede referente – riconosce il giorno 8 ottobre come Giornata nazionale "Per non dimenticare" al fine di promuovere la sicurezza dei mezzi di trasporto

in termini di tutela dell'incolumità delle persone e dei beni coinvolti nelle operazioni di trasporto dei passeggeri.

La norma dispone che la Giornata nazionale non determina gli effetti civili di cui alla legge n. 260/1949, non comporta riduzioni dell'orario di lavoro negli uffici pubblici né, qualora cada in giorno feriale, costituisce giorno di vacanza o comporta riduzione di orario per le scuole di ogni ordine e grado, ai sensi degli articoli 2 e 3 della legge n. 54/1977.

Si ricorda che la legge n. 260 del 1949, "Disposizioni in materia di ricorrenze festive", all'articolo 2 individua i giorni festivi, agli effetti dell'osservanza del completo orario festivo e del divieto di compiere determinati atti giuridici, e all'articolo 3 individua talune solennità civili che non sono considerate giorni festivi e per le quali erano originariamente previsti gli effetti dell'orario ridotto negli uffici pubblici e dell'imbandieramento dei pubblici edifici. Successivamente, la legge n. 54/1977, "Disposizioni in materia di giorni festivi", ha comunque previsto che:

- le solennità civili di cui alla citata legge del 1949 non determinino riduzioni dell'orario di lavoro negli uffici pubblici (art. 2);
- dette solennità civili (oltre ad altre ricorrenze) che ricadono in giorni feriali non costituiscano giorni di vacanza né possano comportare riduzione di orario per le scuole di ogni ordine e grado (art. 3).

Inoltre, si prevede che in occasione della Giornata nazionale "Per non dimenticare" le istituzioni che hanno competenza nel settore, comprese le scuole di ogni ordine e grado, anche in coordinamento con le associazioni e con gli organismi operanti nel settore, possano organizzare in tutto il territorio nazionale cerimonie, iniziative e incontri al fine di ricordare le vittime degli incidenti e di sensibilizzare l'opinione pubblica alla sicurezza nel trasporto, alla centralità del passeggero, al rispetto della dignità umana e del valore della vita di ogni singolo individuo.

La norma reca una clausola di invarianza in base alla quale dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico finanza pubblica.

In merito ai profili di quantificazione, si evidenzia che l'istituzione della Giornata nazionale non comporta – in base alla normativa sopra richiamata - effetti sull'orario di lavoro degli uffici pubblici né sull'orario scolastico: riguardo a tale profilo non si hanno dunque osservazioni da formulare.

Per quanto attiene alla promozione e all'organizzazione di cerimonie, eventi e incontri con il coinvolgimento delle scuole a tali iniziative, si evidenzia che dette attività appaiono configurate come facoltative; pertanto, non si formulano osservazioni nel presupposto che le amministrazioni pubbliche interessate possano provvedere alle predette attività

esclusivamente nell'ambito delle risorse effettivamente disponibili, già previste a legislazione vigente, come disposto dalla specifica clausola di invarianza.

ARTICOLO 8, comma 2

Incentivi acquisto di veicoli meno inquinanti e di categoria M1, M1 speciali, N1 e L

Le norme modificano il comma 2 dell'articolo 8 del decreto-legge concernenti le modalità applicative per le erogazioni dei contributi riconosciuti per l'acquisto di veicoli meno inquinanti.

In merito ai profili di quantificazione, non si formulano osservazioni in considerazione del fatto che la norma interviene nel quadro di una misura incentivante configurata come limite di spesa.

ARTICOLO 8, comma 3-bis

Contributo acquisto di un veicolo elettrico

Normativa vigente. L'articolo 1, comma 77, della legge n. 178/2020 (Bilancio per il 2021) riconosce un contributo, nel limite di spesa di 20 milioni di euro per il 2021 e fino ad esaurimento delle risorse, alternativo e non cumulabile con altri contributi statali previsti dalla normativa vigente, nella misura del 40 per cento delle spese sostenute e rimaste a carico dell'acquirente, ai soggetti appartenenti a nuclei familiari con ISEE inferiore a 30.000 euro che acquistano in Italia, entro il 31 dicembre 2021, anche in locazione finanziaria, veicoli nuovi di fabbrica alimentati esclusivamente ad energia elettrica, di potenza inferiore o uguale a 150 kW, di categoria M1, che abbiano un prezzo risultante dal listino prezzi ufficiale della casa automobilistica produttrice inferiore a 30.000 euro al netto dell'imposta sul valore aggiunto. A tal fine, viene istituito presso il MISE un fondo con una dotazione di 20 milioni di euro per l'anno 2021 (comma 78). Infine, si rinvia ad un decreto interministeriale la definizione delle modalità e dei termini per l'erogazione del contributo anche ai fini del rispetto del limite di spesa (comma 79). La RT allegata alle norme non rilevava effetti finanziari ulteriori rispetto allo stanziamento anche tenendo conto che il provvedimento attuativo avrebbe individuato modalità tali da permettere il rispetto del limite di spesa.

Le norme modificano la disciplina sopra descritta nei seguenti termini:

- il contributo è riconosciuto per l'acquisto di un solo veicolo, della tipologia sopra specificata (nuovo comma 77), nonché limitato ad un solo soggetto per nucleo familiare con indicatore della situazione economica equivalente (ISEE) inferiore a euro 30.000; inoltre, si conferma il limite massimo di spesa di 20 milioni di euro per

l'anno 2021 e l'istituzione dell'apposito fondo nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico (nuovo comma 78);

- la corresponsione del contributo all'acquirente da parte del venditore avviene mediante compensazione con il prezzo di acquisto; d'altra parte, le imprese costruttrici o importatrici del veicolo nuovo rimborsano al venditore l'importo del contributo e recuperano tale importo in forma di credito d'imposta, utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del D.lgs. n. 241/1997, senza applicazione dei limiti relativi ai crediti d'imposta e ai crediti compensabili di cui all'articolo 34 della legge n. 388/2000 e all'articolo 1, comma 53 della legge n. 244/2007 (nuovo comma 78-*bis*); inoltre, fino al 31 dicembre del quinto anno successivo a quello in cui è stata emessa la fattura di vendita, le imprese costruttrici o importatrici conservano copia della fattura di vendita e dell'atto di acquisto trasmessa loro dal venditore (nuovo comma 78-*ter*);
- per l'attuazione di quanto sopra esposto si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui al decreto interministeriale 20 marzo 2019, contenente la disciplina applicativa dell'incentivo «eco-bonus» per l'acquisto di veicoli nuovi di fabbrica di categoria M1 a basse emissioni di CO₂. Il decreto (riferito originariamente a tale contributo ecologico) indica gli aspetti procedurali e prevede un meccanismo volto a garantire l'osservanza del tetto di spesa (nuovo comma 79);
- l'efficacia delle disposizioni sopra descritte è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (nuovo comma 79-*bis*).

In merito ai profili di quantificazione, si evidenzia che la norma modifica una disciplina che prevede un onere limitato all'entità dello stanziamento, per riconoscere il contributo all'acquisto di un solo veicolo e ad un solo soggetto per nucleo familiare. Pertanto, non si formulano osservazioni nel presupposto del rispetto del limite di spesa prefissato.

ARTICOLO 10, comma 7-*bis*

Semplificazione delle procedure per la messa in opera di infrastrutture lineari energetiche

Legislazione vigente. Il decreto legge n. 77/2021, c.d. "DL Semplificazioni", definisce la *governance* del Piano nazionale di ripresa e resilienza e le prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure. In particolare, l'articolo 44 definisce un'apposita procedura per

la realizzazione degli interventi, di particolare complessità o di rilevante impatto, indicati nell'Allegato IV al provvedimento in questione.

Le disposizioni stabiliscono:

- le modalità e la tempistica per l'espressione del parere di fattibilità tecnico-economica o definitiva da parte del Consiglio dei lavori pubblici. Inoltre, al fine di accelerare la realizzazione degli interventi relativi ai sistemi di trasporto pubblico locale, in particolare di quelli finanziati con le risorse del PNRR, si prevede che il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici sia obbligatorio esclusivamente per gli interventi il cui valore, limitatamente alla componente "opere civili", sia pari o superiore a 100 milioni di euro (comma 1);
- l'iter procedimentale relativo alla verifica preventiva dell'interesse archeologico e alla valutazione di impatto ambientale (VIA), i cui esiti dovranno essere acquisiti nel corso della conferenza di servizi (commi 2 e 3);
- le modalità e le tempistiche per la convocazione e l'approvazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica presso la Conferenza dei servizi. La determinazione conclusiva della conferenza perfeziona, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa tra Stato e regione in ordine alla localizzazione dell'opera, e ha altresì effetto di variante con conseguente obbligo per gli enti locali di provvedere alla messa in atto delle necessarie misure di salvaguardia delle aree interessate e delle relative fasce di rispetto ed impossibilità di autorizzare interventi edilizi incompatibili con la localizzazione dell'opera. La variante urbanistica determina l'assoggettamento dell'area a vincolo preordinato all'esproprio (comma 4);
- che, in caso di approvazione del progetto da parte della conferenza di servizi sulla base delle posizioni prevalenti ovvero qualora siano stati espressi dissensi qualificati, la questione sia posta all'esame del Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici e, eventualmente, al Consiglio dei ministri (commi 5 e 6);
- che la verifica del progetto definitivo e del progetto esecutivo si estenda anche all'ottemperanza alle prescrizioni impartite in sede di conferenza di servizi e di VIA, nonché di quelle impartite dal Comitato speciale o dalla Cabina di regia (comma 7);
- le modalità e le tempistiche relative alla procedura di aggiudicazione da parte della stazione appaltante (comma 8).

All'articolo 44 descritto non sono stati ascritti effetti finanziari dal momento che la relazione tecnica assumeva che le norme in questione rivestissero carattere ordinamentale.

Il medesimo decreto legge n. 77/2021 reca, inoltre, all'articolo 48, norme di semplificazioni in materia di affidamento dei contratti pubblici PNRR e PNC. Le norme individuano le disposizioni da applicare alle procedure afferenti gli investimenti pubblici finanziati, in tutto o in parte, con le risorse previste dal PNRR e dal PNC, o cofinanziati dai fondi strutturali UE, nominando per ogni procedura un responsabile unico del procedimento che, con propria determinazione, valida e approva ciascuna fase progettuale o di esecuzione del contratto, anche in corso d'opera. In particolare trovano applicazione gli articoli da 47 a 56 del medesimo decreto legge che, fra l'altro, prevedono:

- semplificazioni in materia di esecuzione dei contratti pubblici PNRR e PNC (articolo 50);

- una pluralità di modifiche al decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, che, a sua volta, recava norme di semplificazione (articolo 51);
- modifiche al decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, che tratta del rilancio del settore dei contratti pubblici e reca misure di riduzione delle stazioni appaltanti (articolo 52);
- la semplificazione degli acquisti di beni e servizi informatici strumentali alla realizzazione del PNRR e in materia di procedure di *e-procurement* e acquisto di beni e servizi informatici (articolo 53).

Le relazioni tecniche riferite a ciascuno dei singoli articoli tra il 47 ed il 56 non erano stati ascritti effetti finanziari.

Le norme stabiliscono che per gli interventi infrastrutturali ferroviari rientranti nelle previsioni di cui agli articoli 44 e 48 del decreto legge n. 77/2021, che ai fini della loro funzionalità necessitano di connessione alle infrastrutture lineari energetiche, le procedure autorizzatorie di cui ai predetti articoli possono applicarsi anche alla progettazione degli interventi di modifica, potenziamento, rifacimento totale o parziale o nuova realizzazione di tali infrastrutture, ove queste siano strettamente connesse e funzionali all'infrastruttura ferroviaria.

In tali casi, il procedimento si svolge mediante unica conferenza di servizi alla quale partecipano tutte le amministrazioni competenti all'adozione di provvedimenti, pareri, visti, nulla osta e intese relativi all'infrastruttura ferroviaria e alle opere di connessione. La determinazione conclusiva della conferenza dispone l'approvazione del progetto ferroviario e l'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio delle opere di connessione elettriche in favore del soggetto gestore dell'infrastruttura lineare energetica³⁶. Con tale determinazione, le connessioni elettriche alle infrastrutture di cui al primo periodo sono dichiarate di pubblica utilità e inamovibili³⁷ e la loro localizzazione, in caso di difformità dallo strumento urbanistico vigente, ha effetto di variante con contestuale imposizione del vincolo preordinato all'esproprio, con attribuzione del relativo potere espropriativo al soggetto gestore dell'infrastruttura lineare energetica.

In merito ai profili di quantificazione si rileva che le norme in esame applicano anche alle procedure per la messa in opera di infrastrutture lineari energetiche alcune misure di semplificazione previste a legislazione vigente, a condizione che tali procedure siano connesse con gli interventi infrastrutturali ferroviari rientranti nelle previsioni di cui agli articoli 44 e 48 del decreto legge "semplificazioni" n. 77/2021. Trattandosi di procedure amministrative che, in alcuni casi, possono comportare tempistiche ridotte o necessità di maggior coordinamento

³⁶ Ai sensi degli articoli 52-*bis* e seguenti del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327.

³⁷ Ai sensi dell'articolo 52-*quater*, commi 1 e 5, del predetto testo unico.

fra amministrazioni, andrebbe acquisita conferma che le amministrazioni competenti possano fronteggiare gli adempimenti in questione nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente.

ARTICOLO 10, commi 7-quinquies -7-septies

Possibilità di avvalersi dell'Istituto nazionale di promozione

Le modifiche dispongono che, al fine di assicurare l'efficace e tempestiva attuazione degli interventi pubblici previsti dal PNRR, fino al 31 dicembre 2026 le amministrazioni pubbliche possono avvalersi direttamente di CDP S.p.A. e di sue società direttamente o indirettamente controllate per attività di assistenza e supporto tecnico operativo, per la gestione di fondi e per attività ad esse connesse, strumentali o accessorie. I rapporti tra le parti sono regolati sulla base di apposite convenzioni, anche in relazione alla remunerazione dell'attività svolta, concluse sulla base e in conformità con l'accordo quadro stipulato tra il MEF e CDP S.p.A. Le amministrazioni possono sottoscrivere le suddette convenzioni nei limiti delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente nell'ambito dei rispettivi bilanci, anche a valere sui quadri economici degli investimenti che concorrono a realizzare. Le medesime amministrazioni possono avvalersi anche, limitatamente agli strumenti e agli interventi in favore delle piccole e medie imprese, di Mediocredito Centrale S.p.A.

Inoltre, al fine di rafforzare il settore del *venture capital*, si autorizza il MISE a sottoscrivere, fino ad un ammontare pari a euro 2 miliardi, secondo la disciplina dei relativi regolamenti di gestione, quote o azioni di uno o più fondi per il *venture capital* o di uno o più fondi che investono in fondi per il *venture capital*, ivi incluse quote o azioni di fondi di *venture debt* o di uno o più fondi che investono in fondi per il *venture debt*, a condizione che altri investitori professionali, ivi incluso l'Istituto nazionale di promozione³⁸ sottoscrivano risorse aggiuntive per almeno il 30 per cento dell'ammontare della sottoscrizione del Ministero medesimo³⁹.

A tal fine è autorizzato il versamento all'entrata del bilancio dello Stato, entro il 31 dicembre 2021, dell'importo di 2.000 milioni di euro delle somme iscritte in conto residui nello stato di previsione del MEF, ai sensi dell'articolo 27, comma 17, del DL n. 34 del 2020 per la successiva riassegnazione al pertinente capitolo di spesa dello stato di previsione del MISE relativo all'articolo 1, comma 209, della n. 145 del 2018.

In proposito si ricorda che l'articolo 27 del DL n. 34 del 2020 ha autorizzato Cassa Depositi e Prestiti a costituire un patrimonio destinato denominato "Patrimonio Rilancio" (di seguito "Patrimonio Destinato"), cui sono apportati beni e rapporti giuridici dal MEF. Il Patrimonio Destinato può essere articolato in comparti. A

³⁸ Di cui all'articolo 1, comma 826, della legge n. 208 del 2015

³⁹ E fermo restando il rispetto dei punti della Comunicazione della Commissione europea 2014/C 19/04

fronte di tali apporti, sono emessi da CDP, a valere sul Patrimonio Destinato e in favore del MEF, strumenti finanziari di partecipazione prevedendo che la loro remunerazione sia condizionata all'andamento economico del Patrimonio Destinato. Le risorse del Patrimonio Destinato sono impiegate per il sostegno e il rilancio del sistema economico produttivo italiano, secondo le priorità definite, in relazione ai settori, alle filiere e agli obiettivi di politica industriale, nel Piano nazionale di riforma di cui all'articolo 10, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in apposito capitolo dedicato alla programmazione economica. Gli interventi del Patrimonio Destinato nelle forme e alle condizioni previste dal quadro normativo dell'Unione Europea sugli aiuti di Stato adottato per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da Covid-19, sono effettuati entro il 31 dicembre 2021.

Il comma 17 del citato articolo 27 stabilisce che ai fini degli apporti previsti, è autorizzata per l'anno 2020 l'assegnazione a CDP di titoli di Stato, nel limite massimo di 44 miliardi di euro, appositamente emessi ovvero, nell'ambito del predetto limite, l'apporto di liquidità. Detti titoli non concorrono a formare il limite delle emissioni nette per l'anno 2020 stabilito dalla legge di bilancio e dalle successive modifiche. Ai fini della registrazione contabile dell'operazione, a fronte del controvalore dei titoli di Stato assegnati, il corrispondente importo è iscritto su apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze ed è regolato mediante pagamento commutabile in quietanza di entrata sul pertinente capitolo dello stato di previsione dell'entrata relativo all'accensione di prestiti. Il medesimo capitolo dello stato di previsione del MEF è utilizzato per gli apporti di liquidità. È quindi autorizzata l'apertura di apposito conto corrente di tesoreria centrale fruttifero su cui confluiscono le disponibilità liquide del Patrimonio destinato.

Alla norma sono stati ascritti effetti di maggiore spesa in conto capitale in termini di solo saldo netto da finanziare in misura pari a 44 miliardi per l'anno 2020. In proposito la relazione tecnica affermava che l'emissione di nuovi titoli produce effetti in termini di saldo netto da finanziare ma non effetti di cassa in quanto l'apporto di beni e rapporti giuridici, non comporta movimenti con effetti sul fabbisogno. Inoltre, trattandosi di un'operazione di acquisizione di strumenti finanziari la norma non produce effetti sull'indebitamento netto.

Si ricorda, inoltre, che il comma 209 dell'articolo 1 della legge n. 145 del 2018 ha istituito un Fondo di sostegno al *Venture Capital* con una dotazione di 30 milioni per ciascuno degli anni 2019, 2020 e 2021 e di 5 milioni per ciascuno degli anni dal 2022 al 2025, per finanziare la sottoscrizione da parte dello Stato (ai sensi dei commi 206 e 207), tramite il MISE, di quote o azioni, comprese quelle di classe speciale, di fondi di *Venture Capital*.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva che la norma autorizza il Ministero dello sviluppo economico a sottoscrivere, fino ad un ammontare pari a euro 2 miliardi, quote o azioni di uno o più fondi per il *venture capital* o di uno o più fondi che investono in fondi per il *venture capital*. A tal fine viene autorizzato il versamento all'entrata del bilancio dello Stato, entro il 31 dicembre 2021, dell'importo di 2.000 milioni di euro delle somme iscritte in conto residui nello

stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, ai sensi all'articolo 27, comma 17, del DL n. 34 del 2020 per la successiva riassegnazione al pertinente capitolo di spesa dello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico. In proposito si evidenzia che in relazione al citato articolo 27 sono stati scontati effetti di maggiori spese in conto capitale in misura pari a 44 miliardi nel 2020 in termini di solo saldo netto da finanziare.

Limitatamente agli eventuali effetti di carattere diretto, andrebbe quindi acquisito l'avviso del Governo circa il possibile impatto della misura in termini di fabbisogno, tenuto conto che le risorse, sulla base di quanto disposto dalla norma, verranno utilizzate nel limite di 2 miliardi nel 2021 per la sottoscrizione di azioni o quote di fondi di *venture capital*.

In merito ai profili di copertura, si rileva che il comma 7-*sexies* dell'articolo 10 prevede agli oneri derivanti dall'autorizzazione al Ministero dello sviluppo economico a sottoscrivere, fino a un ammontare pari a 2 miliardi di euro, quote o azioni di uno o più fondi per il *venture capital*, mediante versamento all'entrata del bilancio dello Stato, entro il 31 dicembre 2021, di una corrispondente somma iscritta in conto residui con riferimento alle risorse stanziare ai sensi dell'articolo 27, comma 17, del decreto-legge n. 34 del 2020 (cosiddetto Rilancio). In proposito, nel rinviare alle considerazioni già svolte sui profili di copertura finanziaria relativi all'articolo 2, commi 2-*quinqüesdecies* e 2-*sexiesdecies*, pur prendendo atto della sussistenza delle risorse iscritte in conto residui da destinare alle finalità recate dalla norma in commento, appare tuttavia necessario acquisire una conferma da parte del Governo al fine di escludere che il loro utilizzo possa incidere negativamente sulla compiuta realizzazione degli obiettivi cui le risorse medesime risultano preordinate.

ARTICOLO 12

Disposizioni urgenti in materia di progettazione territoriale e investimenti

Le modifiche introdotte in sede referente intervengono sul testo iniziale dell'articolo 12 stabilendo, fra l'altro, quanto segue:

- il rilancio della progettazione territoriale deve riguardare non solo i comuni delle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia, ma anche quelli dell'Umbria e delle Marche;
- conseguentemente si incrementa la dotazione del "Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale" (Fondo) originariamente fissata in 123.515.175 euro di cui 12.351.518 euro per il 2021 e 111.163.658 euro per il 2022 elevandola a 161.515.175 euro di cui 16.151.518 per il 2021 e 145.363.657 per il 2022. L'incremento complessivo delle risorse del Fondo è pari a 38 milioni di euro (per gli anni 2021 e 2022). Il testo originario del decreto-legge (ultimo periodo del comma 1 del nuovo articolo 6-*quater* del DL n. 91/2017 introdotto, appunto, dall'articolo 12 del decreto-legge ora in esame) – in una parte non modificata in sede referente – ha coperto l'incremento del Fondo mediante corrispondente riduzione del Fondo per lo sviluppo e la coesione - programmazione 2021-2027⁴⁰. Poiché tale disposizione non è stata modificata dagli emendamenti attualmente in commento, lo stanziamento incrementale di 38 milioni risulta dunque posto anch'esso a carico del FSC;
- le risorse sono ripartite come indicato nella tabella che segue:

	Importo da ripartire tra gli enti beneficiari		
	Testo originario	Nuovi importi	Differenza
Fino a 1000 abitanti	19.448.000	21.431.924,65	1.983.924,65
Tra 1.001 e 5.000 abitanti	43.192.500	47.598.642,81	4.406.142,81
Tra 5.001 e 10.000 abitanti	24.518.000	27.019.124,25	2.501.124,25
Tra 10.001 e 20.000 abitanti	21.735.000	23.952.225,54	2.217.225,54
Tra 20.001 e 30.000 abitanti	8.740.000	9.631.582,75	891.582,75
Province	0	19.000.000	19.000.000
Città metropolitane	0	7.000.000	7.000.000
Premialità	5.881.675	5.881.675	0
Totale	123.515.175	162.515.175	38.000.000

- si integra il testo dell'articolo 10 del decreto legge 101/2013 che disciplina l'istituzione dell'Agenzia per la coesione territoriale. Le norme vigenti già prevedono che all'interno del Comitato direttivo dell'Agenzia - organo dell'ente ai cui membri non spetta alcuna forma di compenso - sia assicurata un'adeguata rappresentanza delle amministrazioni territoriali. Le integrazioni specificano che tale rappresentanza si sostanzia nella designazione da parte della Conferenza unificata di due

⁴⁰ Di cui all'articolo 1, comma 177, della legge 31 dicembre 2020, n. 178.

componenti in rappresentanza delle regioni e di due componenti in rappresentanza degli enti locali.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che l'incremento del "Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale" è configurato come limite di spesa: sotto questo riguardo non si formulano dunque osservazioni. Poiché, invece, alla copertura dei 38 milioni aggiuntivi (3,8 milioni per il 2021 e 34,2 milioni per il 2022) si provvede a valere sul Fondo sviluppo e coesione (FSC), andrebbe chiarito se le risorse siano effettivamente disponibili e se lo sviluppo temporale della spesa prevista per effetto delle modifiche in esame sia coerente con le dinamiche già scontate in rapporto al FSC, al fine di escludere effetti peggiorativi sui saldi di fabbisogno ed indebitamento netto.

In merito ai profili di copertura, si rileva che le modifiche introdotte in sede referente hanno incrementato la dotazione del "Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale", istituito dall'articolo 12, comma 1, lettera *a*), capoverso Art. 6-*quater*, comma 1, del presente provvedimento, di ulteriori 3,8 milioni di euro per l'anno 2021 e di 34,2 milioni di euro per l'anno 2022, fermo restando che anche la copertura di tale maggiore onere, come già previsto nel testo originario della disposizione oggetto di modifica, viene assicurata tramite corrispondente riduzione del Fondo per lo sviluppo e la coesione-programmazione 2021-2027 (cap. 8000 dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze), che presenta - come da ultimo disposto dalla legge di assestamento per l'anno 2021⁴¹ - uno stanziamento di circa 10 miliardi di euro per il 2021 e di circa 11,5 miliardi di euro per il 2022.

Tanto premesso, nel rammentare che, in occasione dell'esame del testo iniziale del presente decreto-legge, nella seduta del 20 ottobre 2021 della V Commissione bilancio della Camera il Governo ha chiarito che il Fondo per lo sviluppo e la coesione-programmazione 2021-2027, utilizzato a copertura, reca le occorrenti risorse e che l'impiego delle stesse non è suscettibile di compromettere la realizzazione di interventi già previsti a legislazione vigente a valere sulle risorse del Fondo medesimo, appare ora necessario acquisire dal Governo analogo conferma

⁴¹ Legge 24 settembre 2021, n. 142.

circa la perdurante congruità di tale modalità di copertura anche rispetto all'ulteriore onere introdotto dalle Commissioni VIII e IX nel corso dell'esame in sede referente.

ARTICOLO 12, comma 1-bis

Procedure di valutazione di impatto ambientale per le opere di cui all'Allegato IV del DL. n. 77/2021

La norma interviene sulle opere di cui all'Allegato IV del D.L. n. 77/2021.

L'Allegato IV riporta un elenco di 10 opere (Asse ferroviario Palermo-Catania-Messina, linea ferroviaria Verona – Brennero, linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria, linea ferroviaria Battipaglia-Potenza-Taranto, linea ferroviaria Roma-Pescara, linea ferroviaria Orte-Falconara, opere di derivazione della Diga di Campolattaro, sistema idrico del Peschiera, infrastrutture del Porto di Trieste (progetto Adriagateway), Diga foranea di Genova). Per la realizzazione di dette opere l'articolo 44 del D.L. n. 77/2021 ha definito una apposita procedura amministrativa, con finalità semplificatorie: alla disposizione, che la relazione tecnica afferma avere contenuto meramente ordinamentale, non sono stati ascritti effetti sui saldi di finanza pubblica.

In rapporto alle citate opere, qualora alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il progetto di fattibilità tecnica ed economica sia stato già trasmesso all'autorità competente ai fini dell'espressione della valutazione di impatto ambientale (VIA), le relative procedure di VIA dovranno essere svolte nei tempi previsti per i progetti di cui al comma 2-bis dell'articolo 8 del D.lgs. n. 152/2006 dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS.

La norma fa riferimento ai progetti compresi nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), a quelli finanziati a valere sul fondo complementare nonché ai progetti attuativi del Piano nazionale integrato per l'energia e il clima. Alle disposizioni che hanno introdotto e integrato il citato comma 2-bis non sono stati ascritti effetti sui saldi di finanza pubblica. Le relative RT hanno infatti affermato:

- quanto all'istituzione (art. 50 DL 76/2020) che i costi della nuova Commissione VIA PNIEC, analogamente a quanto già applicato per la Commissione VIA sarebbero stati coperti con le tariffe di cui all'articolo 33 del D.lgs. n. 152/2006, definite con un decreto del Ministero dell'ambiente e pertanto non si sarebbero determinati nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica;
- quanto all'estensione delle competenze della Commissione al PNRR e al PNC (Commissione VIA PNIEC-PNR-PNC) (art. 17 DL 77/2021), che anche gli oneri derivanti dall'ampiamiento della Commissione sarebbero stati coperti con le tariffe poste a carico dei richiedenti;
- in entrambi i casi, che il comma 5 dell'articolo 8 del D.lgs. n. 152/2006 reca una clausola di invarianza riferita agli oneri derivanti dal funzionamento della Commissione.

Inoltre, nella trattazione dei procedimenti di sua competenza la Commissione sopra citata dà precedenza, su ogni altro progetto, ai progetti di cui all'Allegato IV del D.L. n. 77/2021.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva che le norme in esame modificano la procedura per la realizzazione degli interventi indicati nell'Allegato IV al D.L. n. 77/2021.

Al riguardo, si evidenzia che le norme introdotte sono in parte di carattere ordinamentale; le stesse, in relazione a talune opere di particolare rilevanza (elencate all'Allegato IV del DL n. 77/2021), prevedono inoltre – in rapporto alla VIA – la sostituzione della procedura disciplinata dall'art. 44 del DL n. 77/2021 con la procedura disciplinata dall'articolo 8, comma 2-*bis*, del Dlgs n. 152/2006: entrambe le menzionate disposizioni sono state considerate prive di effetti sui saldi di finanza pubblica.

Tanto premesso non si formulano osservazioni nel presupposto – sul quale appare opportuna una conferma – che le semplificazioni previste non determinino aggravii amministrativi ed operativi per le amministrazioni competenti che non possano essere fronteggiati nel quadro delle risorse già esistenti.

ARTICOLO 13, comma 1

Misure in favore dei giovani imprenditori dei territori insulari del centro-nord

Normativa previgente. L'articolo 1 del DL 91/2017, al fine di promuovere la costituzione di nuove imprese, prevede che i soggetti di età compresa tra i 18 ed i 55 anni residenti nelle medesime regioni, possano presentare istanza di accesso alla misura, denominata "Resto al sud", attraverso una piattaforma dedicata sul sito istituzionale dell'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo di impresa S.p.A.- Invitalia, che opera come soggetto gestore della misura. L'applicazione della predetta misura è estesa, a valere sulle risorse disponibili assegnate, anche ai territori dei comuni delle regioni Lazio, Marche e Umbria interessati dagli eventi sismici verificatisi tra l'agosto 2016 e il gennaio 2017⁴². Le istanze possono essere presentate fino all'esaurimento delle risorse a tal fine stanziate.

All'attuazione delle disposizioni sono state destinate le risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione - programmazione 2014-2020, per un importo complessivo fino a 1.250 milioni di euro, previa rimodulazione delle assegnazioni già disposte con apposita delibera del CIPE, nonché eventuale riprogrammazione delle annualità del Fondo per lo sviluppo e la coesione, da ripartire in importi annuali massimi fino a: 36 milioni di euro per l'anno 2017; 280 milioni di euro per l'anno 2018; 462 milioni di euro per l'anno 2019; 308,5 milioni di euro per l'anno 2020; 92 milioni di euro per l'anno 2021; 22,5 milioni di euro per l'anno 2022; 18 milioni di euro per l'anno 2023; 14 milioni di euro per l'anno 2024; 17 milioni di euro per l'anno 2025.

⁴² L'estensione relativa ai comuni interessati agli eventi sismici degli anni 2016-2017 è stata introdotta dall'articolo 5, comma 1, del DL 123/2019. A tale estensione non sono stati ascritti effetti sui saldi di finanza pubblica.

L'articolo 13, comma 1, del DL 121/2021, ha esteso anche ai territori insulari dei comuni di Campo nell'Elba, Capoliveri, Capraia, Giglio, Marciana, Marciana Marina, Ponza, Porto Azzurro, Portoferraio, Portovenere, Rio, Ventotene, localizzati nelle isole minori del Centro-Nord, le misure in favore dell'imprenditoria giovanile denominate "Resto al Sud", sempre a valere sulle risorse disponibili assegnate ai sensi dei commi 16 e 17 del medesimo articolo 1 del DL 91/2017.

Le norme – introdotte in sede referente - modificano l'articolo 1, comma 1, del DL 121/2017, al fine di estendere anche alle isole minori lagunari e lacustri le misure in favore dell'imprenditoria giovanile denominate "Resto al Sud", di cui all'articolo 1 del DL 91/2017.

In merito ai profili di quantificazione, si osserva che l'agevolazione di cui viene prevista l'estensione opera nell'ambito di limiti annui di spesa. Non vi sono quindi osservazioni da formulare nel presupposto – sul quale appare utile una conferma – che le risorse già stanziare risultino congrue anche all'estensione della platea in esame (che appare comunque di entità limitata) e che non risulti comunque alterata la dinamica di spesa già scontata ai fini dei tendenziali.

La RT riferita al testo originario dell'articolo 13, comma 1, precisa che le risorse disponibili sono pari a oltre 800 milioni di euro (di cui oltre 700 già disponibili da anni precedenti nel 2021, 22,5 milioni di euro per l'anno 2022; 18 milioni di euro per l'anno 2023; 14 milioni di euro per l'anno 2024; 17 milioni di euro per l'anno 2025), a fronte di un incremento degli oneri (per l'estensione di "Resto al sud" ai comuni di Campo nell'Elba, Capoliveri, Capraia, Giglio, Marciana, Marciana Marina, Ponza, Porto Azzurro, Portoferraio, Portovenere, Rio, Ventotene) valutati in circa 1,4 milioni per gli anni dal 2022 al 2025.

ARTICOLO 13, comma 1-bis

Modifiche alla misura "Resto al Sud"

Normativa vigente. La misura di sostegno "Resto al Sud" è stata introdotta dall'articolo 1 del D.L. n. 91/2017, al fine di promuovere la costituzione di nuove imprese da parte di giovani imprenditori nelle regioni del Mezzogiorno: Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia. Il finanziamento, ai sensi dell'art. 1, comma 8, del D.L. n. 91/2017, consiste: per il 50 per cento in erogazioni a fondo perduto e per il 50 per cento in un prestito a tasso zero da rimborsare, complessivamente, in otto anni, di cui i primi due di preammortamento. Il comma 10 dell'art. 1 del D.L. n. 91/2017 esclude dal finanziamento le attività del commercio ad eccezione della vendita dei beni prodotti nell'attività di impresa.

Quanto alle risorse stanziare, il comma 16 del citato art. 1 autorizza – a valere sul Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) - Programmazione 2014-2020 - un importo complessivo fino a 1.250 milioni di euro, da

ripartire in importi annuali massimi fino a: 36 milioni di euro per l'anno 2017; 280 milioni per l'anno 2018; 462 milioni per l'anno 2019; 308,5 milioni per l'anno 2020; 92 milioni per l'anno 2021; 22,5 milioni per l'anno 2022; 18 milioni per l'anno 2023; 14 milioni per l'anno 2024; 17 milioni per l'anno 2025. In attuazione di quanto sopra, è stata adottata la delibera CIPE n. 74 del 7 agosto 2017 che ha assegnato alla misura 715 milioni di euro a valere sulle risorse del Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) 2014-2020. Con successiva delibera CIPE n. 102 del 22 dicembre 2017, il CIPE ha assegnato la residua quota di 535 milioni di euro, di cui 180 milioni di euro per l'anno 2018, 355 milioni per l'anno 2019.

Alle modifiche della predetta disciplina intervenute successivamente al DL n. 91 del 2017 che hanno ampliato l'ambito oggettivo e soggettivo dell'agevolazione (vd. comma 601 dell'articolo 1 della legge n. 145 del 2018 e articolo 245-bis del DL n. 34 del 2020) non sono stati ascritti effetti finanziari tenuto conto che la misura opera nel limite delle risorse di cui all'articolo 1, comma 16, del D.L. n. 91/2017.

Le norme modificano il comma 10 dell'articolo 1 del DL n. 91 del 2017, estendendo le agevolazioni alle attività del commercio, ivi compresa la vendita dei beni prodotti nell'attività di impresa.

In merito ai profili di quantificazione, pur tenendo conto che la misura opera nei limiti delle risorse a tal fine autorizzate ai sensi del comma 16 dell'articolo 1 del DL n. 91 del 2017, andrebbe confermato che, considerate le risorse già assorbite dalle iniziative ammesse alle agevolazioni, la dotazione finanziaria tuttora disponibile consentirà l'estensione dell'ambito applicativo in esame senza oneri aggiuntivi per la finanza pubblica.

ARTICOLO 13, comma 2

Modifica della procedura di attribuzione di contributi per gli investimenti ai comuni

Le norme modificano la formulazione del comma 2 recata dal testo originario del provvedimento. Questo, a sua volta, modifica i commi 32 e 34 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160.

Tali commi definiscono alcuni passi della procedura - disciplinata dai commi da 29 a 37 dell'articolo 1 della citata legge - di assegnazione ai comuni di 500 milioni di euro, in ciascuno degli anni dal 2020 al 2024, a titolo di contributo per investimenti destinati ad opere pubbliche in materia di efficientamento energetico e di sviluppo territoriale sostenibile.

Le modifiche recate dal testo originario del provvedimento differiscono, per il solo anno 2021, dal 15 settembre al 15 di ottobre il termine entro il quale i comuni beneficiari dei contributi sono tenuti ad iniziare l'esecuzione dei lavori; conseguentemente nel medesimo anno il contributo, in caso di inadempimento del

termine appena indicato o di un suo parziale utilizzo, è revocato entro il termine del 15 novembre e non entro il 31 ottobre, come previsto a legislazione previgente.

Le modifiche approvate nel corso dell'esame in Commissione di merito differiscono ulteriormente i termini sopra indicati: in particolare il termine del 15 ottobre 2021 è differito al 31 dicembre 2021 e quello del 15 novembre 2021 è differito al 31 gennaio 2022

In merito ai profili di quantificazione, come già esposto in sede di esame della norma recata dal testo originario del provvedimento, non si hanno osservazioni da formulare nel presupposto – sul quale appare utile una conferma - che il differimento dei termini sopra descritti non incida sulla modulazione degli effetti scontati nei tendenziali di finanza pubblica con riferimento alla realizzazione degli investimenti finanziati con le somme stanziare nel 2021. Tale conferma appare necessaria alla luce dell'ulteriore differimento dei termini previsto dalle modifiche in esame, che comporta un impiego delle risorse in oggetto nel 2022.

ARTICOLO 13, comma 2-bis

Contributi per investimenti di messa in sicurezza edifici e territorio per i comuni

Normativa vigente. L'articolo 1, commi da 139 a 148, della legge di bilancio 2019 stabilisce che per il periodo 2021-2033, i comuni siano destinatari di contributi per la realizzazione di opere pubbliche per la messa in sicurezza degli edifici e del territorio. Le risorse sono pari a 350 milioni di euro per l'anno 2021, 450 milioni di euro per l'anno 2022, 550 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2025, 700 milioni di euro per l'anno 2026 e 750 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2030 ai sensi del comma 139. Le stesse risorse e sono state incrementate di 900 milioni di euro per l'anno 2021 e 1.750 milioni di euro per l'anno 2022 ai sensi del comma 139-bis. Sono dettate, poi, le norme volte a disciplinare l'assegnazione dei contributi ed il monitoraggio del loro utilizzo in cui, fra l'altro, si prevede che i comuni presentino le richieste di contributo al Ministero dell'interno entro il termine perentorio del 15 settembre dell'esercizio precedente all'anno di riferimento del contributo (comma 140) e che la determinazione dei contributi attribuiti agli enti avvenga entro il 15 novembre dell'esercizio precedente all'anno di riferimento del contributo, con decreto del Ministero dell'interno (comma 141).

Le norme intervengono sull'articolo 1, commi 140 e 141, della legge di bilancio n. 145/2018 che assegna contributi per investimenti di messa in sicurezza edifici e territorio ai comuni. Le modifiche stabiliscono che i comuni presentino le richieste di contributo al Ministero dell'interno entro il termine perentorio del 15 febbraio 2022 per il contributo riferito all'anno 2022 mentre le norme vigenti fissano lo stesso termine al 15 settembre

dell'esercizio precedente all'anno di riferimento del contributo. Conseguentemente è differito anche il termine di attribuzione dei contributi al 28 febbraio 2022 mentre le norme vigenti prevedono che l'assegnazione sia disposta entro il 15 novembre dell'esercizio precedente all'anno di riferimento del contributo, con decreto del Ministero dell'interno.

In merito ai profili di quantificazione si rileva che un primo finanziamento per la messa in sicurezza degli edifici e del territorio era stato disposto con l'articolo 1, comma 139, della legge n. 145/2018. La misura dei contributi da ripartire tra i comuni è stata incrementata prima dall'art. 1, comma 38, lett. a), della legge 27 dicembre 2019, n. 160, e poi dall'art. 46, comma 1, lett. b), del decreto legge 14 agosto 2020, n. 104. Si rileva, inoltre, che la relazione tecnica allegata alla norma del 2018 affermava che i contributi assegnati, fissati in misura inferiore di quella attualmente prevista dalle norme vigenti, avrebbero determinato effetti sui saldi di finanza pubblica di importo corrispondente. Le relazioni tecniche allegate alle altre due norme citate non effettuavano una valutazione analoga, ma stimavano, comunque, coefficienti di spendibilità elevati anche in considerazione dei meccanismi di revoca e riassegnazione dei contributi in caso di mancato utilizzo.

Alla luce di quanto sopra esposto, il differimento dei termini per l'assegnazione dei contributi fissato dalle norme in esame appare suscettibile di determinare uno slittamento delle relative spese con conseguente effetto sui saldi di finanza pubblica in esercizi diversi da quelli previsti a legislazione vigente. Andrebbero quindi acquisiti chiarimenti volti a verificare e quantificare il relativo impatto sui saldi rispetto alla modulazione temporale della spesa già scontata nelle previsioni tendenziali.

ARTICOLO 13, comma 2-ter

Differimento del pagamento di sanzione

Legislazione vigente. L'articolo 39 del decreto legge 104/2020 incrementa la dotazione del Fondo per l'esercizio delle funzioni degli enti locali per il 2020 allo scopo di dare ristoro della perdita di gettito subita da tali enti a causa dell'emergenza epidemiologica da COVID-19. Considerato che l'erogazione è strettamente connessa a detta perdita, le norme impongono agli enti locali di certificarne l'effettivo importo entro il termine perentorio del 31 maggio 2021. Ai sensi del comma 3 del citato articolo 39 gli enti locali che trasmettono la certificazione in ritardo, ma entro il 30 giugno 2021, sono assoggettati ad una riduzione del

fondo sperimentale di riequilibrio, dei trasferimenti compensativi o del fondo di solidarietà comunale in misura pari all'80 per cento dell'importo delle risorse attribuite: la sanzione è applicata in tre annualità a decorrere dall'anno 2022. In caso di ulteriore ritardo la sanzione si accresce fino al 100 per cento dell'importo delle risorse attribuite.

Le norme differiscono dal 2022 al 2023 l'anno a partire dal quale è riscossa la sanzione irrogata agli enti locali che non hanno certificato entro il 31 maggio 2021 la perdita di gettito subita a causa dell'emergenza COVID. La sanzione dovuta resta riscossa in tre rate annuali, come già previsto a legislazione vigente.

In merito ai profili di quantificazione si rileva che la norma in esame comporta la diversa articolazione temporale di taluni incassi da sanzione. Tanto premesso andrebbe chiarito se il gettito da sanzioni ai sensi dell'articolo 39 del decreto legge 104/2020 sia stato scontato ai fini dei tendenziali e, dunque, se dalla sua rimodulazione derivino variazioni sui saldi di finanza pubblica rispetto a quanto già previsto a legislazione vigente.

ARTICOLO 13-ter

Disposizioni in materia di protezione civile nelle isole minori

Le modifiche – introdotte in sede referente – stabiliscono che i sindaci dei comuni delle isole minori sul cui territorio abbiano sede uno o più comuni, per l'esercizio delle funzioni ad essi spettanti in qualità di autorità territoriale di protezione civile⁴³, possono, anche congiuntamente, istituire un apposito organismo consultivo per l'esercizio delle loro attribuzioni in materia. I sindaci, nell'ambito dell'organismo consultivo, possono designare i rappresentanti delle rispettive amministrazioni e possono essere supportati nelle attività di protezione civile da soggetti dotati di competenze scientifiche tecniche e amministrative dirette alla identificazione degli scenari di rischio connessi con i rispettivi territori. Ai componenti dei predetti organismi non spetta alcun compenso, indennità, gettone di presenza, rimborso spese o altro emolumento comunque denominato (comma 1).

Per favorire il tempestivo intervento in vista o in occasione degli eventi emergenziali di protezione civile⁴⁴ i comuni delle isole minori possono prevedere la costituzione di un fondo per le attività di protezione civile di competenza comunale (comma 2).

Entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge, i comuni delle isole minori che non vi abbiano ancora provveduto

⁴³ Ai sensi dell'articolo 6 del decreto legislativo n. 1/2018

⁴⁴ Di cui all'articolo 7 del decreto legislativo n. 1/2018.

predispongono il piano di protezione civile, con il supporto della regione competente (comma 3).

Si prevede che i comuni provvedano alle attività di cui al presente articolo e all'eventuale costituzione del fondo sopra menzionato nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente nei rispettivi bilanci (comma 4).

E' stabilito che all'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo si provveda nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica (comma 6).

In merito ai profili di quantificazione si evidenzia che alle attività di cui al presente articolo i comuni dovranno provvedere nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili. Tanto premesso, non si formulano osservazioni per le attività configurate dalla norma come facoltative (istituzione dell'organismo consultivo e costituzione del fondo per le attività di protezione civile), tenuto conto anche dei vincoli di finanza pubblica che gravano sugli enti locali che non sono derogati dalle norme in esame. Per le altre, di carattere obbligatorio (predisposizione del piano di protezione civile), per le quali è previsto anche un termine di 180 giorni, andrebbero acquisiti elementi volti a confermare l'effettiva possibilità per gli enti interessati di realizzare i medesimi adempimenti ad invarianza di risorse ed entro i termini stabiliti.

ARTICOLO 16, comma 2-bis

Zona logistica semplificata - Porto e Retroporto di Genova

Normativa vigente. L'articolo 7, comma 1, del D.L. n. 109/2018 istituisce la "Zona logistica semplificata – porto e retroporto di Genova", comprendente i territori portuali e retroportuali del comune di Genova, fino a includere i retroporti di Rivalta Scrivia, Arquata Scrivia, Novi San Bovo, Alessandria, Piacenza, Castellazzo Bormida, Ovada Belforte, Dinazzano, Milano smistamento, Melzo e Novi ligure. Inoltre, il comma 1-*bis* attribuisce al Ministero delle infrastrutture il compito di provvedere alla eventuale integrazione dei siti retroportuali indicati al comma 1.

Alle disposizioni non sono stati ascritti effetti finanziari.

Le norme, introdotte in sede referente, prevedono la possibilità di istituire ulteriori siti retroportuali ai soli fini di rendere loro applicabili le procedure semplificate di cui all'articolo 5, comma 1, lettera *a*), del D.L. n. 91/2017: la norma ora citata dispone termini acceleratori

e semplificati per procedure e regimi amministrativi relativi alle attività economiche e d'impresa. Si rammenta che alla disposizione cui si fa rinvio non sono stati ascritti effetti sui saldi di finanza pubblica [comma 2-*bis*, lettera *a*)]. Inoltre, l'istituzione di tali siti viene ora affidata a un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri (anziché al Ministero delle infrastrutture) secondo una proposta contenente un piano di sviluppo strategico che specifica la delimitazione delle zone interessate, in coerenza con le zone portuali [comma 2-*bis*, lettera *b*)].

In merito ai profili di quantificazione, non si formulano osservazioni in considerazione del carattere ordinamentale della lettera *b*). Quanto alla lettera *a*), pur rilevando che la stessa ha l'effetto di ampliare il campo di applicazione di disposizioni cui non sono stati ascritti effetti finanziari, andrebbe acquisita conferma della perdurante neutralità della relativa disciplina e, quindi, dell'estensione ora prevista.

ARTICOLO 16, commi da 3-*bis* a 3-*quinquies*

Olimpiadi di Cortina

Le modifiche – introdotte in sede referente – al fine di assicurare la tempestiva realizzazione entro il 31 dicembre 2024 degli interventi di adeguamento della pista olimpica di bob e slittino "Eugenio Monti" di Cortina d'Ampezzo, prevedono che l'amministratore delegato della società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A. sia nominato commissario straordinario. Per lo svolgimento delle attività di cui al presente comma, al commissario straordinario non spetta alcun compenso, gettone di presenza, indennità comunque denominata o rimborso di spese (comma 3-*bis*).

Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è stabilita la quota percentuale del quadro economico dell'intervento di cui al comma 3-*bis* eventualmente da destinare alle spese di supporto tecnico e la tipologia delle spese ammissibili. Per il supporto tecnico, il Commissario si può avvalere, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture dell'amministrazione centrale o territoriale interessata, nonché di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle Regioni o da altri soggetti inclusi nell'elenco ISTAT delle amministrazioni pubbliche, i cui oneri sono posti a carico dei quadri economici degli interventi da realizzare nell'ambito della percentuale individuata ai sensi del primo periodo. Il Commissario straordinario può nominare un sub-commissario. L'eventuale compenso del sub-commissario, da determinare in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, è

posto a carico del quadro economico dell'intervento da realizzare, nell'ambito della quota percentuale individuata ai sensi del primo periodo (3-ter).

Alle controversie relative alle procedure di progettazione, approvazione e realizzazione dell'intervento in oggetto, si applicano le previsioni dell'articolo 3, comma 12-ter, del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16.

Quest'ultima norma stabilisce che alle controversie relative all'approvazione dei piani approvati, alle procedure di espropriazione, con esclusione di quelle relative alla determinazione delle indennità espropriative, e alle procedure di progettazione, approvazione e realizzazione degli interventi individuati negli stessi piani, si applica l'articolo 125 del codice del processo amministrativo⁴⁵, in ogni caso senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 125 reca speciali disposizioni processuali per le controversie relative a infrastrutture strategiche che, tra l'altro, stabiliscono che la sospensione o l'annullamento dell'affidamento non comporta la caducazione del contratto già stipulato, e il risarcimento del danno eventualmente dovuto avviene solo per equivalente (comma 3-quater).

Per l'avvio dell'attività di progettazione e di realizzazione dell'intervento in esame è riconosciuto un contributo pari a complessivi 24,5 milioni di euro, di cui euro 500.000 per l'anno 2021 ed euro 12 milioni per ciascuno degli anni 2022 e 2023, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 773, della legge 30 dicembre 2020, n. 178.

L'articolo 1, comma 773, della legge 30 dicembre 2020, n. 178 autorizza, con riferimento a tutte le aree olimpiche, la spesa di 45 milioni di euro per l'anno 2021 e di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023.

Il Dipartimento per lo sport della Presidenza del Consiglio dei Ministri pone in essere le iniziative necessarie a garantire il completamento del finanziamento dell'intervento in questione entro il 30 giugno 2022 (comma 3-quinquies).

In merito ai profili di quantificazione dovrebbe preliminarmente essere chiarita la portata normativa della disposizione che stabilisce che "il Dipartimento per lo sport della Presidenza del Consiglio dei Ministri pone in essere le iniziative necessarie a garantire il completamento del finanziamento dell'intervento in oggetto entro il 30 giugno 2022". In particolare, andrebbero acquisiti chiarimenti riguardo all'interpretazione di tale disposizione e dell'obbligo da essa recato: infatti, ove tale obbligo dovesse essere effettivamente riferito al "completamento del finanziamento", come testualmente indicato, la norma configurerebbe un

⁴⁵ Di cui all'allegato 1 al decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104.

onere non quantificato e privo di copertura. In proposito appare quindi necessario acquisire l'avviso del Governo.

In merito ai profili di copertura, si evidenzia che il comma *3-quinquies* dell'articolo 16 riconosce un contributo, pari a 500.000 euro per l'anno 2021 e a 12 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, volto all'avvio dell'attività di progettazione e di realizzazione entro il 31 dicembre 2024 degli interventi di adeguamento della pista olimpica di bob e slittino "Eugenio Monti" di Cortina d'Ampezzo, provvedendo al relativo onere mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 773, della legge n. 178 del 2020.

In proposito, si segnala che il citato comma 773 ha autorizzato la spesa di 45 milioni di euro per il 2021 e di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023 al fine di accelerare e di garantire sotto il profilo ambientale, economico e sociale la realizzazione delle opere connesse agli impianti sportivi delle Olimpiadi invernali 2026 nei territori della regione Lombardia, della regione Veneto e delle province autonome di Trento e di Bolzano e di incrementare l'attrattività turistica dei citati territori. Tali risorse sono quindi confluite nel capitolo 7482 dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per essere trasferite alla Presidenza del Consiglio dei ministri in vista della citata finalità.

Al riguardo, seppure la finalità perseguita dalla norma in commento sembrerebbe rientrare tra quelle previste dall'articolo 1, comma 773, della legge n. 178 del 2020, appare necessaria una conferma da parte del Governo in merito alla disponibilità delle risorse utilizzate a copertura, anche in considerazione del previsto trasferimento delle risorse al bilancio autonomo della Presidenza del Consiglio dei ministri.

Inoltre si evidenzia che il comma *7-septies* dell'articolo 94-*bis* del decreto-legge n. 18 del 2020, introdotto dal comma *3-bis* dell'articolo 16 del provvedimento in esame, dispone che all'attuazione delle disposizioni volte ad assicurare il recupero della piena funzionalità tecnica della "Funivia Savona – San Giuseppe di Cairo", da cui, in base al tenore del testo, sembrerebbe derivare un onere pari a 90.000 euro per il 2021, a 2 milioni di euro per il 2022 e a 5,6 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, si provvede nell'ambito delle risorse finanziarie

disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Al riguardo, si evidenzia che la norma, pur quantificando dettagliatamente l'onere derivante dalle disposizioni in essa contenute, non reca una copertura finanziaria, ma, in modo incoerente, prevede una clausola di invarianza finanziaria che dispone che all'attuazione delle stesse disposizioni si provvede senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Su tali aspetti appare necessario un chiarimento da parte del Governo.

ARTICOLO 16, comma 3-*sexies*

Disposizioni per il territorio di Savona e gestione commissariale dell'impianto funiviario di Savona in concessione alla società Funivie S.p.a

Normativa vigente. L'articolo 94-*bis* del D.L. n. 18/2020 stabilisce che la regione Liguria, nel limite delle risorse disponibili ai sensi dell'articolo 44, comma 11-*bis*, del D.lgs. n. 148/2015 (relativo a interventi di integrazione salariale straordinari alle imprese operanti nelle aree di crisi industriale complessa), può erogare negli anni 2020 e 2021, nel limite di spesa di 1,5 milioni di euro per ciascuno dei predetti anni, un'indennità pari al trattamento straordinario di integrazione salariale, comprensiva della relativa contribuzione figurativa, per la durata massima di dodici mesi, in favore dei lavoratori dipendenti da imprese del territorio di Savona impossibilitati a prestare attività lavorativa in tutto o in parte a seguito della frana verificatasi lungo l'impianto funiviario di Savona in concessione alla società Funivie S.p.a. in conseguenza degli eccezionali eventi atmosferici del mese di novembre 2019. La misura di cui al primo periodo è residuale rispetto ai trattamenti di integrazione salariale, compresi quelli a carico dei fondi di solidarietà di cui al titolo II del D.lgs. n. 148/2015 (comma 1).

Per la realizzazione degli interventi urgenti di ripristino della funzionalità dell'impianto funiviario di Savona in concessione alla società Funivie S.p.a., il provveditore interregionale alle opere pubbliche per le regioni Piemonte, Valle d'Aosta e Liguria è nominato Commissario straordinario (comma 3) e si avvale, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, delle strutture centrali e periferiche del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché di società dallo stesso controllate (comma 6).

Le norme, introdotte in sede referente, estendono al 2022 la facoltà della Regione Liguria sopra descritta, sempre nel limite di spesa di 1,5 milioni di euro, di corrispondere un'indennità pari al trattamento straordinario di integrazione salariale, comprensiva della relativa contribuzione figurativa, per la durata massima di dodici mesi, in favore dei lavoratori dipendenti da imprese del territorio di Savona [comma 3-*sexies*, lettera a)].

Inoltre, per la realizzazione degli interventi urgenti di ripristino della funzionalità dell'impianto funiviario di Savona in concessione alla società Funivie S.p.a., nella nomina a Commissario straordinario subentra il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale [comma 3-*sexies*, lettera *b*]). Il nuovo Commissario si avvale delle strutture dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, delle strutture centrali e periferiche del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché di società dallo stesso controllate [comma 3-*sexies*, lettera *c*]).

Vengono quindi introdotte all'articolo 94-*bis* sopra descritto una serie di disposizioni [comma 3-*sexies*, lettera *d*):

- si prevede che per il recupero della piena funzionalità tecnica della “Funivia Savona – San Giuseppe di Cairo”, la continuità dell'esercizio dei servizi di trasporto portuale, nonché il mantenimento degli attuali livelli occupazionali, il Commissario straordinario, in caso di cessazione dell'attuale concessione e nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario, provvede, in deroga alle previsioni di cui all'articolo 21, comma 5, del D.L. n. 98/2011, alla gestione diretta di detto servizio per un periodo massimo di ventiquattro mesi, prorogabile con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per ulteriori dodici mesi e comunque non oltre il 31 dicembre 2024 (nuovo comma 7-*bis*);
- con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile sono definite le modalità per l'acquisizione in carico alla gestione commissariale, quelle per la reintegrazione dei beni strumentali concessi in uso al concessionario nonché per il riscatto di quelli di proprietà dello stesso, quelle per il trasferimento alla gestione commissariale dei contratti con soggetti terzi in corso di validità, i termini per la predisposizione da parte della gestione commissariale di un nuovo piano industriale, operativo e finanziario, nonché per l'affidamento del servizio ad un nuovo concessionario ed, infine, la quota percentuale delle risorse di cui al successivo comma 7-*septies* eventualmente da destinare alle spese di supporto tecnico per lo svolgimento delle attività (nuovo comma 7-*ter*);
- per il supporto tecnico e le attività connesse il Commissario può avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture dell'amministrazione centrale o territoriale interessata, nonché di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle regioni o da altri soggetti inseriti ISTAT, con oneri a carico delle risorse di cui al successivo comma 7-*septies* e nell'ambito della percentuale individuata ai sensi della lettera *e*) del comma 7-*ter*. Il Commissario straordinario può nominare fino a due sub-commissari. L'eventuale compenso del sub-commissario, da determinare in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del D.L. n. 98/2011, è posto a carico del quadro delle

risorse di cui al comma 7-*septies* nell'ambito della percentuale individuata ai sensi della citata lettera e) del comma 7-*ter* (nuovo comma 7-*quater*);

- in relazione alle attività di cui ai commi 7-*bis* e 7-*ter*, il Commissario straordinario invia al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili una dettagliata relazione in ordine alle predette attività, recante l'indicazione dello stato di realizzazione delle attività e delle iniziative adottate e da intraprendere (nuovo comma 7-*quinqüies*);
- alla scadenza della gestione commissariale, qualora non sia stato possibile individuare un nuovo concessionario, la regione Liguria subentra allo Stato, quale concedente dell'impianto funiviario. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, previo accordo di programma tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile e la regione Liguria, si provvede all'attuazione del conferimento e all'attribuzione delle relative risorse. L'accordo di programma può disporre la contestuale attribuzione e ripartizione fra gli enti locali delle risorse finanziarie, umane, strumentali ed organizzative (nuovo comma 7-*sexies*);
- infine, si dispone testualmente che "all'attuazione delle disposizioni del presente articolo, pari a euro 90 mila per l'anno 2021, a euro 2.000.000 per l'anno 2022, a euro 5.600.000 per ciascuno degli anni 2023 e 2024, si provvede nell'ambito delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica" (nuovo comma 7-*septies*).

In merito ai profili di quantificazione, con riferimento alla proroga della facoltà della Regione Liguria di corrispondere un'indennità pari al trattamento straordinario di integrazione salariale, andrebbero indicate le risorse a valere sulle quali si provvede ai corrispondenti oneri. Non si formulano osservazioni circa la sostituzione del Commissario straordinario per l'impianto funiviario di Savona.

Per quanto riguarda le funzioni affidate alla gestione commissariale dai commi 7-*bis* e seguenti, introdotti dalla norma in esame nell'articolo 94-*bis* del DL n. 18/2021, andrebbero acquisiti gli elementi posti a base della quantificazione dei relativi oneri indicati dalla norma e, correlativamente, andrebbe chiarita la portata normativa della disposizione di copertura la quale fa riferimento a determinate quantificazioni e simultaneamente dispone una clausola di neutralità.

ARTICOLO 16, commi 3-*septies* e 3-*octies*

Società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A e semplificazioni procedurali in materia di opere pubbliche

Normativa vigente. L'articolo 3 del D.L. n. 16/2020 prevede la costituzione della società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A., con sede in Roma. In particolare, il comma 6 prevede la composizione dell'organo di amministrazione della Società e del collegio sindacale della Società, mentre il comma 7 dispone la revoca dei componenti l'organo di amministrazione e del collegio sindacale ad opera dei soggetti che li hanno nominati. Inoltre, al comma 11, per lo svolgimento delle proprie funzioni, sono attribuite alla Società le somme previste alla voce «oneri di investimento» compresa nel quadro economico di ciascun progetto delle opere di cui al comma 2. Tale ammontare è commisurato sino al limite massimo del 3 per cento dell'importo complessivo lordo dei lavori e delle forniture ed è desunto dal quadro economico effettivo inserito nel sistema di monitoraggio che è realizzato ai sensi del D.lgs. n. 229/2011.

L'articolo 44 del D.L. n. 77/2021 ha introdotto alcune semplificazioni procedurali in materia di opere pubbliche la cui realizzazione dovrà rispettare una tempistica particolarmente stringente anche in considerazione del fatto che le opere stesse sono state indicate nel PNRR o nel PNC. In particolare al comma 7 si prevede che la verifica del progetto definitivo e del progetto esecutivo si estenda anche all'ottemperanza alle prescrizioni impartite in sede di conferenza di servizi e di VIA, nonché di quelle impartite dal Comitato speciale o dalla Cabina di regia.

Le norme, introdotte in sede referente, intervengono sulla disciplina del collegio sindacale della società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A., contenuta nel D.L. 16/2020⁴⁶, disponendo che:

- ad essa non si applicano le previsioni di cui all'articolo 2397, primo comma, secondo periodo, del codice civile relativa al divieto di nomina di due sindaci supplenti [comma 3-*septies*, lettera *a*)];
- sulle somme attribuite alla società per lo svolgimento delle sue funzioni, si prevede che quelle previste nei quadri economici destinate ai servizi di ingegneria e architettura restino nella disponibilità della società che può svolgere direttamente i suddetti servizi o affidarli a soggetti terzi, secondo le procedure previste dal codice dei contratti pubblici [comma 3-*septies*, lettera *b*)];
- si aggiunge la previsione per cui con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri possono essere individuati gli interventi, tra quelli ricompresi nel piano predisposto dalla Società ai sensi del comma 2, caratterizzati da elevata complessità progettuale o procedurale, sottoposti alla procedura semplificata di cui all'articolo

⁴⁶ Disposizioni urgenti per l'organizzazione e lo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026 e delle finali ATP Torino 2021 - 2025, nonché in materia di divieto di attività parassitarie.

44 del D.L. n. 77/2021 (norma cui non sono stati ascritti effetti sui saldi di finanza pubblica) [comma 3-*septies*, lettera c)].

Il comma 3-*octies* reca modifiche procedurali all'articolo 44 (sopra citato) in materia di VIA per i progetti finanziati dal PNRR, dal PNIEC o dal PNC.

In merito ai profili di quantificazione, non si hanno osservazioni da formulare.

ARTICOLO 16-*bis*

Completamento strada statale 291 della Nurra in Sardegna

Normativa vigente. L'articolo 3 del DL 133/2014 ha previsto dei finanziamenti per lo sblocco di opere indifferibili, urgenti e cantierabili. Il comma 3-*bis*, in particolare, prevede che, ai fini della revoca dei finanziamenti, le condizioni di appaltabilità e cantierabilità si realizzano quando i relativi adempimenti sono compiuti entro il 31 dicembre 2021.

Il secondo periodo specifica ulteriormente che per gli interventi relativi al ponte stradale di collegamento tra l'autostrada per Fiumicino e l'EUR e agli aeroporti di Firenze e Salerno, gli adempimenti previsti dal relativo decreto di finanziamento possono essere compiuti entro il 31 dicembre 2022, a condizione che gli enti titolari dei codici unici di progetto trasmettano (nei termini indicati) al sistema di monitoraggio le informazioni necessarie per la verifica dell'avanzamento dei progetti.

All'articolo 11-*quinquiesdecies* del DL 52/2021, che ha introdotto il secondo periodo del suddetto comma 3-*bis*, non sono stati ascritti effetti finanziari.

Le norme modificano l'articolo 3, comma 3-*bis*, del DL 133/2014, prevedendo che anche per i lavori di completamento della strada statale 291 della Nurra in Sardegna gli adempimenti previsti dal relativo decreto di finanziamento possano essere compiuti entro il 31 dicembre 2022, a condizione che gli enti titolari dei codici unici di progetto, entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, trasmettano al sistema di monitoraggio le informazioni necessarie per la verifica dell'avanzamento dei progetti.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva che la disposizione in esame proroga al 31 dicembre 2022 il termine per gli adempimenti previsti dal decreto di finanziamento degli interventi per il completamento della strada statale 291 della Nurra in Sardegna. Pur tenendo conto che la proroga non prevede modifiche agli stanziamenti già disposti a legislazione vigente e che al vigente secondo periodo del comma 3-*bis* all'articolo 3 del DL 133/2014 - che ha

disposto un'analogha proroga per tre opere pubbliche (ponte stradale di collegamento tra l'autostrada per Fiumicino ed EUR e aeroporti di Firenze e Salerno) - non sono stati ascritti effetti sui saldi di finanza pubblica, appare necessario acquisire conferma che lo slittamento dei termini e la conseguente diversa configurazione temporale della spesa sia compatibile con la modulazione per cassa della spesa scontata ai fini delle previsioni tendenziali.

Al riguardo si ricorda che il Governo, durante l'iter di approvazione del DL 52/2021, in merito alla disposizione che ha introdotto il secondo periodo all'articolo 3, comma 3-*bis*, ha affermato che la proroga degli interventi relativi al ponte stradale di collegamento tra l'autostrada per Fiumicino e l'EUR e agli aeroporti di Firenze e Salerno, non avrebbe comportato ulteriori oneri economici, posto che si trattava di interventi già finanziati e i cui impatti sui saldi di finanza pubblica risultavano già scontati a legislazione vigente.